LE

MINISTÈRE DE LA MARINE

PENDANT LA COMMUNE

II [1].

LA BATTERIE DE MONTRETOUT. — LES INCENDIES DE LA RUE ROYALE. —
LE COMBAT DU PONT D'AUSTERLITZ.

VI. — LES AVANIES.

Le ministère, à peine protégé par l'ambulance où MM. Raynaud, Le Roy de Méricourt et Mahé continuaient imperturbablement leur service, surveillé attentivement par les employés de l'administration régulière que l'on y avait laissés, eut plus d'un assaut à subir pendant que les capitaines de frégate galonnés par la commune rivalisaient de zèle pour former des corps « d'élite » et se faire adjuger de gros appointemens. Latappy essayait de maintenir un peu d'ordre dans son personnel; mais que pouvait-il seul au milieu de la mauvaise engeance dont il était entouré, et surtout avec le 224e bataillon, qui continuait à camper dans l'hôtel que l'on mettait volontiers au pillage? L'ivresse dissipait promptement les quelques scrupules qui subsistaient encore, et les fédérés, déjà fort peu soucieux de l'honneur de leur uniforme, dont Rossel devait sottement leur parler plus tard, considéraient comme de bonne prise tout ce qu'ils pouvaient mettre dans leurs poches. Ils usaient entre eux

(1) Voyez la *Revue* du 1er mars.

d'un mot qui les peint bien; ils disaient, lorsqu'ils quittaient le poste : « Je vais au fourrage. » Aller au fourrage, c'était gravir les escaliers du ministère, ouvrir la porte des bureaux, faire sauter le tiroir des tables, briser les serrures des armoires et voler les menus objets que les employés avaient oubliés ou abandonnés en se retirant sur Versailles. L'adjudant Langlet avait beau avoir l'œil sur eux, ils déjouaient toute surveillance et levaient les épaules en ricanant lorsque l'on essayait de leur faire honte de leur conduite. Parfois le chef du matériel, M. Gablin, le concierge, M. Le Sage, étaient avertis par quelque planton effaré; ils accouraient alors, prenaient ces détrousseurs de chambre au collet et d'un coup de pied les envoyaient rouler dans l'escalier. Il n'en était que cela, et ça recommençait le lendemain. Latappy se fâchait, donnait les instructions les plus sévères à son chef de comptabilité Matillon, à Boiron, son secrétaire-général, qui trouvaient le délégué un peu sévère, mais qui estimaient cependant que les réquisitions devaient parer à toutes les exigences du moment. Comme leur haute situation administrative les tenait à l'écart des simples fédérés, ils transmettaient les ordres du citoyen ministre au citoyen Gournais, gouverneur du ministère. Gournais ne se les faisait pas répéter, et, pour mieux apprécier l'importance des dégâts, il s'empressait de faire des perquisitions pour son propre compte. Les montres, les porte-monnaie, les bijoux, les armes précieuses dont le ministère possédait une importante collection, tout objet de valeur, en un mot, disparut de la sorte et ne fut point retrouvé.

La commune faisait en bloc ce que ses soldats se plaisaient à faire en détail; elle avait besoin d'argent, en manquait, et cherchait à s'emparer des services de vaisselle plate appartenant aux ministères et aux grandes administrations. A cet effet, elle avait, le 12 avril, institué un directeur-général des domaines appelé Fontaine, qu'il ne faut pas confondre avec Joseph Fontaine, qui le 7 mai fut nommé séquestre des biens du clergé. Ce Fontaine trouva facilement à la délégation des finances les états indicatifs de l'argenterie réservée aux usages de chaque ministère. Le 17 avril, accompagné d'un commissaire de police nommé Charles Mirault (1), il vint en personne

(1) Ce Charles Mirault fut chargé de procéder à la destruction de la chapelle expiatoire, ainsi qu'il ressort des pièces suivantes : « L'an mil huit cent soixante et onze et le vingt mai, nous, Ch. Mirault, commissaire de police attaché aux domaines, requérons dix hommes pour surveiller la démolition de la chapelle expiatoire. A la caserne de la Pépinière, les jour, mois et an que dessus, *le commissaire de police*, CHARLES MIRAULT. » — « D'après un ordre de la légion, il a été expressément défendu de disposer des citoyens faisant partie des compagnies de marche. Je viens donc prier le chef de la légion de me donner des ordres ou de faire prévenir le commandant des compagnies sédentaires pour obtempérer à l'ordre ci-dessus. *Pour le commandant du 69e ba-*

à l'hôtel de la marine réclamer, au nom du gouvernement qu'il représentait, les soixante-dix-huit articles dont se composait le service de table du ministère. M. Gablin, auquel il s'adressa, bien résolu à ne point dévoiler dans quel trou il avait versé l'argenterie, répondit sans se troubler : « La vaisselle plate? il y a longtemps qu'elle n'est plus ici; *ils* l'ont emportée. » Il expliqua alors que, dans la nuit du 18 mars, lorsque l'évacuation du ministère avait été décidée, une bonne partie de l'argenterie, la plupart des objets précieux et les armes de guerre avaient été chargés sur un fourgon qui avait pris route sur Versailles. Fontaine lui dit alors : « Vous devez avoir une décharge, montrez-la-moi. — Ma foi, répliqua M. Gablin, on était si pressé que je n'ai point pensé à la demander et qu'on n'a pas pensé davantage à me l'offrir. Du reste, il y aurait eu un compte-matières à faire, car on a dû laisser quelques pièces ici, et l'on n'avait pas le temps de vérifier. » Fontaine se mit en quête et découvrit en effet des plats et des couverts dont la valeur représentait une dizaine de mille francs. En homme avisé, M. Gablin avait fait la part du feu, c'est-à-dire de la commune; bien lui en avait pris. Le directeur des domaines donna un reçu et constata dans son procès-verbal que les « articles » manquant avaient été transbordés à Versailles par « les royalistes. » Le commissaire de police Mirault signa sans faire d'objection, et nul ne songea à sonder les sous-sols. L'argenterie ainsi enlevée fut livrée à la Monnaie, où Camélinat la fit jeter en fonte; on y retrouva, au mois de juin, soixante couteaux en vermeil qui valaient 932 francs.

L'alerte n'avait pas été bien chaude, et le ministère de la marine semblait devoir jouir de quelque repos, d'autant plus que le 224ᵉ bataillon avait été relevé le 19 avril et remplacé par le 30ᵉ bataillon sédentaire venant de Belleville, composé de petits boutiquiers, gens d'ordre et de tenue convenable, auxquels on n'eut aucun reproche grave à adresser. Les tiroirs furent respectés, et l'on ne fut plus obligé d'enjamber des ivrognes endormis lorsque l'on gravissait les escaliers. Ce fut un bon temps relatif; mais que de gêne encore, que de précautions prises contre toute liberté, pendant cette période de misère et d'abjection ouverte au nom de la liberté! La porte du ministère qui bat dans la rue Saint-Florentin était mise sous scellés, comme une caisse de banqueroutier. Le concierge de la rue Royale, M. Le Sage, devait tenir sa porte toujours fermée; on pénétrait dans le ministère par le poste des fédérés, où l'on était examiné avec

taillon absent, le lieutenant : Paradis. » Timbre bleu; garde nationale sédentaire de la Seine, 69ᵉ bataillon. L'arrêté du comité de salut public prescrivant la démolition de la chapelle est signé : Ant. Arnaud, Ch. Gérardin, Léo Meillet, Félix Pyat, Ranvier, et daté du 16 floréal an 79 (6 mai 1871).

soin ; après sept heures du soir, avant six heures du matin, on ne pouvait entrer sans montrer un laisser-passer; une fois admis dans l'enceinte sacrée du ministère, on était conduit de sentinelle en sentinelle, jusqu'au gouverneur Gournais, qui, lorsqu'il n'était pas tout à fait ivre, daignait prendre une décision. Les habitans de l'hôtel n'étaient même pas exemptés de ces insupportables vexations; pour s'y soustraire, le docteur Mahé ne sortait jamais le soir et était toujours rentré avant sept heures. Sans le savoir, la commune, par ses agens enfiévrés d'autorité, avait fait retour aux pratiques que tous les peuples civilisés ont condamnées ; quelques jours avant de s'effondrer, n'avait-elle pas rendu un décret qui forçait chaque citoyen à être muni d'une carte d'identité? Il faut ajouter que tous les hommes de ce gouvernement de singes malfaisans avaient passé leur vie à déblatérer contre les très anodines précautions que la préfecture de police prenait contre leurs instincts pervers et leurs détestables projets.

En ce temps-là, toute délation était écoutée, tenue pour bonne, et donnait motif à des avanies sans pareilles. M. Gablin en fit la dure expérience. Dans les premiers jours de mai, il vit entrer dans son cabinet un commissaire de police portant l'écharpe en sautoir, et suivi d'une dizaine d'estafiers vêtus en gardes nationaux. — Le citoyen Gablin, chef du matériel de l'ex-ministère de la marine? — C'est moi. — Au nom de la loi, je vous arrête. — Pourquoi? — Parce que j'en ai reçu l'ordre. — La raison était sans réplique; M. Gablin prit son chapeau et dit : — Eh bien! marchons! — Le commissaire de police lui expliqua qu'on allait le garder à vue jusqu'à ce qu'on se fût assuré de deux autres employés. Les deux sous-ordres — contre lesquels un mandat d'amener avait été lancé, — étaient MM. Manfrina et Juin, le fumiste et le serrurier qui avaient aidé M. Gablin à cacher les armes et l'argenterie. Ces trois arrestations opérées simultanément ne laissaient aucun doute aux trois prisonniers, qui se regardèrent comme pour se dire : Nous avons été dénoncés. On les emmena à la préfecture de police. C'est à peine si les gens qui les voyaient passer faisaient attention à eux. A ce moment, les arrestations arbitraires étaient si fréquentes qu'on ne les remarquait plus. Sur le Pont-Neuf, quelques curieux s'arrêtèrent et dirent : « Ce sont des curés déguisés. » On les fit entrer d'abord au bureau de la permanence, où on les remit entre les mains de Chapitel. Celui-ci commença l'interrogatoire, que M. Gablin sut immédiatement faire porter sur lui seul. Son argumentation fut très simple et très ferme : — Ces deux hommes arrêtés, on ne sait pourquoi, sont deux ouvriers attachés au ministère; ils sont hiérarchiquement soumis au chef du matériel; l'un ne peut déplacer

un tuyau de poêle, l'autre planter un clou, sans son autorisation, sans son ordre; s'ils sont prévenus de faits qui se sont passés dans le ministère et qui se rapportent à leur fonction spéciale, ils ne sont pas responsables, car ils n'ont fait qu'obéir. Le chef du matériel les couvre absolument de son autorité; la préfecture de police peut le garder, l'interroger, l'incarcérer, si bon lui semble, mais au nom de la justice elle doit renvoyer immédiatement chez eux ces deux hommes qui sont d'honnêtes ouvriers, et qui, comme tels, ont droit à la bienveillance de la commune. — Le chef de la permanence se grattait la tête en écoutant M. Gablin, qui parlait avec quelque vivacité; le fumiste et le serrurier ne soufflaient mot. Chapitel sembla consulter de l'œil un chef de bataillon fédéré qui se trouvait près de lui, et qui n'était autre que le commandant de place Ducouvrant. Celui-ci haussa les épaules en signe de doute. Chapitel dit alors à haute voix : — Après tout il a raison, — et il renvoya MM. Juin et Manfrina. Puis, s'adressant à M. Gablin, il ajouta : — Quant à vous, je vais vous expédier au citoyen délégué; il verra ce qu'il veut faire de vous.

Fort heureusement pour M. Gablin, le délégué n'était plus Raoul Rigault et n'était pas encore Théophile Ferré; c'était Frédéric Cournet, un viveur, sans méchanceté, spirituel parfois, sensuel toujours, et qui aurait pu n'être pas nuisible si l'ivrognerie ne l'eût abruti. M. Gablin était doublement satisfait d'avoir vu ses ouvriers rendus à la liberté, car c'était d'une part les soustraire à tout péril immédiat, et de l'autre c'était lui donner à lui-même la possibilité de se justifier, — il ne savait pas de quoi, — sans qu'un débat contradictoire vînt lui infliger un démenti. Il fut placé entre quatre nouveaux fédérés pris au poste voisin et conduit au cabinet du délégué, qui était le cabinet des anciens préfets de police. Il franchit un escalier, des couloirs, des corridors, une galerie suspendue, plusieurs pièces et le palier d'un second escalier. Partout il vit des gardes nationaux au milieu de bidons, de gamelles, de « litres, » de jeux de cartes, de feuillettes placées sur chevalet et de débris de charcuterie. Entre tous les postes gardés par les fédérés pendant la commune, celui de la préfecture de police était le plus envié; il avait son sobriquet: on l'appelait « le campement de la ribote. » Après une assez longue attente, M. Gablin fut introduit près du délégué assis devant un magnifique bureau orné de bronze doré sur lequel une « chope » à moitié vide était posée. Cournet parut ne pas savoir de quoi il s'agissait, interrogea distraitement le prisonnier et donna ordre de le conduire devant un juge d'instruction « qui aviserait. » On fit une nouvelle promenade à travers d'autres couloirs, d'autres corridors, à travers des cours;

on escalada deux étages dans un bâtiment neuf; on s'arrêta dans une antichambre, et M. Gablin fut reçu par un homme d'une trentaine d'années, vêtu d'une robe de magistrat et coiffé d'une toque : la fo-orme, dit Brid'oison, — les gens de la commune en raffolaient et ne savaient qu'inventer pour se distinguer les uns des autres. Quel était ce juge d'instruction? Il est difficile de le dire précisément, car M. Gablin a oublié son nom. D'après le résultat de l'interrogatoire et la façon bienveillante dont celui-ci fut mené, il est probable que M. Gablin eut la bonne chance d'être conduit devant Joseph-Frédéric Moiré, qui fit fonction de juge interrogateur dès l'établissement de la commune, mais qui ne fut officiellement nommé que le 8 mai. C'était un simple sceptique, sans fiel, sans conviction, sans principe, qui traversait le Palais de Justice, comme il avait traversé la caisse des dépôts et consignations : parce qu'on le payait. Il a signé plus d'un mandat de libération au temps de la commune, et si cela lui a valu quelques aubaines, je n'ai pas le courage de les lui reprocher.

Il examina rapidement les paperasses qu'un homme de l'escorte lui remit. Resté seul avec M. Gablin, il ne put réprimer un sourire et dit : — Vous avez donc fait murer l'entrée du souterrain de la marine? — M. Gablin eut un soupir de soulagement : on ne savait rien ni de l'argenterie, ni des armes cachées. — Mais il n'y a jamais eu de souterrain! — J'en suis parfaitement convaincu, répondit le juge. — L'interrogatoire commencé de la sorte dégénéra promptement en conversation. M. Gablin vit sans peine qu'il était en présence « d'un bon garçon, » il en profita habilement; il mit beaucoup de rondeur, quelque gaîté dans ses réponses, et au bout d'un quart d'heure le magistrat et l'accusé étaient les meilleurs amis du monde. — Surtout, disait le juge, n'ayez aucune correspondance avec Versailles, parce qu'alors le procureur-général (Raoul Rigault) évoquerait l'affaire, et je n'aurais plus à m'en mêler. — Tout en causant, il avoua qu'on allait « trop loin, » et que l'éducation du peuple n'était pas encore complétement faite. — Allons, retournez chez vous, dit-il en terminant à M. Gablin, je regrette que l'on vous ait dérangé. — On se quitta sans se dire au revoir, mais en se donnant une poignée de main. M. Gablin était en liberté, il le croyait du moins, mais il avait compté sans le zèle des fédérés. La nuit venait; il errait dans les couloirs, cherchant sa route et ne la trouvant guère, car il avait été amené au Palais par les dégagemens intérieurs de la préfecture de police, c'est-à-dire par un labyrinthe où il était facile de s'égarer, lorsque l'on n'en connaissait pas les détours. Au coin d'un corridor, il aperçut un garde national en faction et lui demanda naturellement son chemin. Le fédéré lui ré-

pondit : — Vous, vous m'avez l'air d'un évadé, et je vais vous conduire au dépôt. — M. Gablin eut beau regimber, il fallut obéir ; heureusement ce fédéré prudent entra au poste pour prendre des hommes de renfort, afin de s'assurer du prisonnier. Celui-ci fut reconnu par un des soldats qui l'avaient conduit chez le juge d'instruction. M. Gablin fut ramené devant le magistrat, qui cette fois signa une mise en liberté régulière, à laquelle il ajouta courtoisement un laisser-passer. M. Gablin, rentré au ministère où l'on n'espérait plus trop le revoir, fut mandé chez Latappy. Le délégué s'excusa, dit qu'il regrettait vivement ce qui était arrivé, parla de malentendu, et finit par insinuer qu'il avait fait prier Cournet de relâcher immédiatement le prisonnier arrêté par erreur, — ce qui était contraire à la vérité ; enfin, avec quelque embarras, Latappy demanda à M. Gablin de s'engager par écrit à ne plus correspondre avec Versailles. M. Gablin se soumit à cette condition d'autant plus volontiers qu'il n'envoyait jamais aucune correspondance à son ministre régulier et qu'il se contentait de rapports verbaux directement faits à M. de Champeaux, délégué du ministère à Paris, avec lequel il avait des rendez-vous fixés d'avance, mais dont le lieu n'était jamais le même. En effet, M. de Champeaux, dont le dévoûment fut impeccable pendant toute la durée de la commune, avait été décrété d'accusation ; il le savait, prenait les précautions nécessaires, ne dormit pas, depuis le 12 avril, une seule nuit dans le même domicile, et à force de sagacité réussit à dépister toutes les recherches que Raoul Rigault dirigeait incessamment contre lui.

M. Gablin en avait été quitte à bon marché, car plus d'un fonctionnaire paya alors par une longue détention la fidélité gardée aux administrations régulières. Le 30e bataillon était toujours au poste du ministère et n'offrait aucun danger, mais l'introduction subite d'un nouveau personnage prouva aux employés qu'il fallait redoubler de prudence. Le 6 mai, un Polonais, nommé Landowski, vint s'installer et établir ses bureaux dans l'hôtel de la marine en qualité de commissaire de police de la navigation et des ports. C'était un ami de Raoul Rigault, qui, le 20 mars, l'avait nommé commissaire de police provisoire du quartier Saint-Denis ; cela n'avait point empêché Landowski de participer à une action militaire, sous le titre de chef de légion. Il était à Asnières le 20 avril sur la rive gauche de la Seine ; repoussé vivement par les troupes françaises, il perdit quelque peu la tête, ne pensa guère qu'à sa sécurité personnelle, passa lestement le pont de bateaux et donna ordre de le rompre. L'ordre fut rigoureusement exécuté, au grand détriment des gardes nationaux, qui, bousculés par les gendarmes et les soldats de ligne, se noyèrent, furent tués ou mirent bas les armes en

se rendant prisonniers. Cette sotte équipée lui avait démontré qu'il ne suffit pas de porter des galons pour savoir diriger une retraite, et il s'était confiné dans ses fonctions de policier pour lesquelles il paraît avoir eu du goût. Il fut activement mêlé à la mission révolutionnaire qui fut confiée à Landeck et à Mégy pour établir la commune à Marseille (1).

Raoul Rigault, quoique devenu procureur-général, tenait à être renseigné sur les actes et les tendances de chaque administration; il avait des agens à la guerre, à la justice, aux finances, il voulut en avoir un à la marine et y envoya Landowski, avec mission occulte de surveiller Latappy, ses différens chefs de service et de rendre compte de sa conduite, de sa correspondance et des propos de tous les fonctionnaires réguliers, médecins, chef de matériel et autres. Il fut deviné et ne put rien apprendre, car l'on se tint vis-à-vis de lui dans une attitude assez correcte pour déjouer tous les soupçons.

Ce Landowski représentait une sorte d'inconvénient moral auquel on put se soustraire; les travaux de défense construits autour de l'hôtel de la marine créaient un inconvénient matériel insupportable, car ils y amenaient une grande quantité d'ouvriers, de fédérés soupçonneux, ignares, et qui, eux aussi, demandaient à voir l'entrée du souterrain. Il y eut plus d'une lutte à soutenir contre ces brutes, et M. Le Sage, le concierge, avait fort à faire pour les empêcher d'encombrer la cour dont ils auraient voulu faire leur quartier-général. C'était l'heure où Napoléon Gaillard, pétillant de bêtise, cordonnier par vocation, barricadier par tempérament, avait été chargé d'élever la redoute de la rue Saint-Florentin et la vaste barricade qui, englobant l'issue de la rue Royale, menaçait la place de la Concorde, le pont, le Corps législatif, le Palais-Bourbon et le ministère des affaires étrangères. Ce fantoche, qui, comme Ferré, comme Duval et tant d'autres, devait sa réputation révolutionnaire à la manifestation faite en décembre 1869 sur la tombe de Baudin, commandait la construction d'une barricade comme on commande un assaut, la main sous le revers de

(1) J'en trouve la preuve dans les papiers oubliés par Landowski au ministère de la marine : Note pour les frais de délégation du citoyen Landeck près la ville de Marseille. Frais de séjour à 10 fr., 150 fr.; voyage de Paris à Marseille et retour; voyage par Draguignan pour dépister les poursuites, 167 fr. 65 c.; avances diverses faites aux agens chargés de fournir les renseignemens sur la réaction et les mouvemens de troupes, 125 fr.; avances pour la nourriture des soldats isolés et des *caïmans* (soldats de marine), 175 fr. Total : 617 fr. 65 c. Reçu du citoyen Amouroux, 400 fr.; reste dû : 217 fr., plus 15 jours d'indemnité à raison de 5 fr. par jour : 75 fr. Total 292 fr. 65 c. Je vois en outre plusieurs notes prescrivant de surveiller diverses maisons de Paris, où l'on soupçonnait des officiers de marine de se cacher.

la capote, le képi sur l'oreille, se croyant un homme de guerre et se comparant mentalement à César ou à Frédéric II. Obséquieux du reste et très timide, sa spécialité consistait à bâtir des barricades et à ne point les défendre. Il était venu voir Latappy et le remercier d'avoir mis à sa disposition cent dix fûts trouvés dans les magasins du ministère; il saluait fort bas le concierge et lui demandait « la faveur » de remiser ses brouettes dans la cour. Familièrement on l'appelait l'empoisonneur, car, pour fortifier les talus et les « blinder, » il les avait fait garnir avec des paquets de chiffons qui, — ainsi qu'eût dit Rabelais, — puaient bien comme cinq cents charretées de diables. Ces chiffons étaient contenus dans des sacs gris et dans des sacs de toile à matelas; il les faisait alterner, obtenant de la sorte une décoration grossière qui le ravissait; il s'éloignait, semblable à un peintre qui cherche l'objectif de son tableau, clignait des yeux et trouvait que cela était bien. Les temps n'étaient point gais alors, et cependant l'on a conservé un bon souvenir du « père Gaillard » au ministère de la marine, car il était si naturellement grotesque qu'il y faisait rire tout le monde.

Ce qui parut moins comique que « le commandant supérieur du bataillon de barricadiers de la commune, » c'est que vers le 16 mai trois camions pénétrèrent dans la cour du ministère. Ils étaient chargés de touries de pétrole, de caisses renfermant des mèches soufrées, d'obus décoiffés. Tous ces engins de destruction furent rangés dans la petite cour qui s'ouvre derrière la porte de la rue Saint-Florentin. On interrogea Latappy, Matillon, Boiron; ils répondirent d'une façon évasive : « Il n'y a pas lieu de s'inquiéter, ce sont des munitions de guerre destinées aux remparts ; on ne les a que momentanément déposées au ministère. » Le docteur Mahé, M. Gablin, M. Le Sage, n'étaient point convaincus; ils secouaient la tête, et, regardant dans la direction de Versailles, ils se disaient : « Mais que font donc nos hommes? » Ce que « nos hommes » faisaient, il faut le dire, car ils eurent une action considérable dans la délivrance de Paris.

VII. — LA BATTERIE DE MONTRETOUT.

Au début de la guerre franco-allemande, nos vaisseaux avaient couru à travers la Méditerranée, l'Océan, la mer Baltique, cherchant le péril partout et ne le rencontrant nulle part. Aussitôt que nos premiers désastres aux frontières de l'est eurent appris que tout projet de débarquement sur la côte prussienne devait être abandonné, on chercha à utiliser pour la défense du pays l'admirable ressource que notre marine nous offrait. Fantassins de marine,

canonniers, fusiliers marins, furent appelés à Paris, mis en garnison dans les forts, dirigés sur les points menacés par la marche en avant de l'ennemi, ou envoyés en province pour grossir et fortifier les armées que l'on comptait y lever. Ce que ces hommes ont été pendant la guerre, toute la France le sait et leur en garde une reconnaissance inaltérable. Ils ont combattu partout, ont tout supporté avec un calme héroïque et ont accompli sans murmurer des marches forcées que leurs habitudes nécessairement sédentaires leur rendaient extraordinairement pénibles. Au milieu de nos forces vives désagrégées par la défaite, la captivité, la révolte et l'ivresse, la marine représentait une force intacte que l'insurrection avait sollicitée sans pouvoir l'entamer. Malgré les nombreux combats auxquels elle avait pris part et où elle ne s'était point ménagée, elle formait une sorte de réserve sur le dévoûment de laquelle on pouvait absolument compter.

On peut dire qu'après le 18 mars la France était réfugiée et concentrée à Versailles. Là était l'assemblée, là était le gouvernement légal, là battait le cœur du pays. Pour mettre fin à la guerre civile déchaînée par d'impuissans ambitieux, pour sauver une nation qui se sentait mourir sous les coups redoublés de l'ennemi et de la perversité sociale, ce n'était pas trop de réunir tous les élémens de combat dont on disposait encore et de les grouper dans un effort suprême dont le salut pouvait sortir. C'était là une affaire de famille qui ne regardait que nous, et l'on dut tout d'abord refuser les offres de l'Allemagne victorieuse, qui proposait de réduire la révolte et de faire au besoin subir à Paris une exécution militaire. On se contenta de solliciter d'elle et d'obtenir le retour de nos soldats prisonniers au-delà du Rhin. La capitulation de Sedan, la capitulation de Metz, avaient privé la France de ses armées, qui, du moins, allaient réapparaître assez compactes et assez solides pour arracher le pays à la mort violente dont il était menacé. On hâtait le retour de ces pauvres gens qui avaient tant souffert et qui ne demandaient qu'à souffrir encore pour la cause qu'ils avaient à défendre. Des généraux furent envoyés à différens points de nos frontières pour recevoir et enrégimenter ces hommes dont une longue, une douloureuse captivité n'avait point émoussé le courage. Il fallut du temps, bien du temps pour rassembler ces débris épars et en composer des corps capables de résistance et d'offensive. Dans les premiers momens qui suivirent la victoire de l'insurrection, un grand trouble avait envahi les esprits et plus d'un officier général parut douter du succès définitif. Au point de vue exclusivement militaire, la situation n'était pas bonne. Le droit était à Versailles, il est vrai, et le crime était à Paris, mais Paris regorgeait de troupes, d'artillerie et de munitions.

Si l'insurrection avait possédé un seul homme de guerre, elle aurait pu, quoique le Mont-Valérien fût à nous, faire un mouvement tournant un peu allongé qui l'eût mise en possession de Versailles et peut-être des destinées de la France. Cette honte nous fut épargnée.

M. Thiers a avoué lui-même l'espèce de torpeur dont on était accablé, lorsqu'il a dit devant la commission d'enquête : « Nous passâmes à Versailles quinze jours sans rien faire. » Cet état d'âme, lourd et indécis, qui succède presque invariablement aux grandes commotions, ne dura pas. L'énergie se retrouva parmi nos officiers de la marine et de l'armée, auxquels elle n'a pas l'habitude de faire défaut; M. Thiers, surexcitant son activité naturellement excessive, voulait tout entreprendre à la fois. Chaque matin, il réunissait autour de lui les chefs de service des différens ministères, les interrogeait individuellement, leur donnait directement ses ordres et en recevait des rapports verbaux; c'était ce qu'il appelait le petit conseil; dans la journée, il expliquait au conseil des ministres, — le grand conseil, — les diverses mesures qu'il avait cru devoir adopter. Sur les instances de l'amiral Pothuau, il se résolut à utiliser les ressources considérables en hommes et en matériel que la marine pouvait mettre à sa disposition.

« Il fallait, dit un rapport officiel, réduire au silence les bastions sud de la place, dont l'armement gênait les travaux de siége contre le fort d'Issy, et rendre intenables les remparts depuis la Seine jusqu'à la Muette pour faciliter les travaux d'approche. » Ces positions, occupées par l'insurrection, faisaient rage nuit et jour; elles ne gênaient pas seulement les travaux du siége, bien souvent elles les paralysaient, et c'était là un très grave inconvénient qui ne pouvait se prolonger sans mettre la situation en péril. Les pièces de siége manquaient; l'artillerie de terre, quoique admirablement servie et commandée, ne suffisait pas à la tâche qui lui avait été imposée, car ses canons n'avaient pas la portée nécessaire pour battre efficacement l'enceinte et les forts détachés. La marine seule possédait dans ses arsenaux des pièces assez puissantes pour détruire, à longue distance, les repaires de la révolte et ouvrir à nos soldats une route certaine vers Paris. M. Thiers avait accepté avec empressement les propositions de l'amiral Pothuau, mais il eut quelque peine à les faire adopter par le grand conseil; il y réussit cependant et fit, en cette circonstance, acte de bonne autorité en disant : « Je le veux! » Ce fut le capitaine de vaisseau Krantz, alors chef d'état-major et chef du cabinet du ministre, actuellement vice-amiral, qui, assistant chaque matin au petit conseil, fut chargé de mettre à exécution les ordres de l'amiral Pothuau et de faire diriger sur Versailles les hommes et le matériel dont on avait besoin. Ce ne

fut point une petite affaire; tous les documens administratifs étaient restés à Paris, et l'on se trouvait singulièrement empêché, car nulle mémoire n'était assez précise pour pouvoir indiquer avec certitude ce que contenaient les arsenaux de Brest, de Cherbourg, de Lorient, de Rochefort et de Toulon. A force d'énergie, on suppléa à l'inconvénient créé par l'absence forcée des « états et des inventaires. » Je n'ai pu sans respect parcourir le registre des dépêches échangées à ce sujet entre le ministre de la marine et les cinq préfets maritimes; l'activité intelligente de l'un, le dévoûment des autres sont admirables. Chaque matin, au petit conseil, le commandant Krantz pouvait dire à M. Thiers : « Nos arsenaux tiennent à votre disposition tant d'hommes, tant d'obusiers, tant de munitions, tant de plates-formes. — C'est bien, répondait M. Thiers, faites-les venir, arrangez-vous avec M. de Franqueville. » M. Krantz conférait alors avec M. de Franqueville, directeur-général des chemins de fer; des instructions étaient expédiées aux différentes gares, et l'on faisait place aux trains sauveurs, lourdement chargés, qui nous apportaient la délivrance.

On était arrivé au 28 avril. L'armée française s'était singulièrement augmentée depuis un mois en recevant les prisonniers revenus d'Allemagne, mais l'armée des fédérés s'était aguerrie par une suite de combats ininterrompus, et la partie semblait demeurer encore égale. L'artillerie de notre marine allait détruire l'équilibre et faire à l'insurrection une blessure mortelle. L'emplacement choisi avec discernement pour établir la batterie était Montretout, dont le commandement fut confié (30 avril) au capitaine de vaisseau Ribourt, qui pendant la guerre avait, sous la haute direction du préfet maritime de Cherbourg, commandé les lignes de défense de la presqu'île du Cotentin (1). Par suite de l'importance considérable de la batterie de Montretout, les batteries de Breteuil et du Mont-Valérien lui étaient en quelque sorte soumises et rentraient sous les ordres du commandant Ribourt.

On se hâta. Les travaux commencèrent sous la direction de M. Hertz, chef de bataillon du génie, avec une section de sapeurs et une escouade de 300 terrassiers. Le capitaine de frégate Riball fut appelé avec un détachement de marins, et la besogne ne chôma pas, car on eût dit que chacun comprenait l'importance exception-

(1) Cette ligne de défense était réellement formidable; couvrant l'arrondissement de Valognes, celui de Cherbourg, elle formait un vaste demi-cercle dont l'extrémité occidentale s'appuyait au havre de Port-Bail, et dont l'extrémité orientale, dépassant Carentan, venait toucher à Saint-Pellerin et affleurait presque la limite du département du Calvados. Trente-six batteries, construites selon les accidens favorables du terrain, étaient armées de deux cent quatorze pièces de gros calibre.

nelle des ouvrages que l'on élevait et dont le salut de Paris pouvait dépendre. Pendant que l'on remuait les terres, qu'on dressait les épaulemens, qu'on nivelait la place réservée aux plates-formes, les trains de chemins de fer se succédaient sans interruption, apportant à l'ancien embarcadère impérial du parc de Saint-Cloud tout l'immense matériel que l'amiral Pothuau avait tiré de nos arsenaux maritimes. Dès qu'une pièce était enlevée du truc, on la plaçait sur un porte-corps, et huit chevaux la traînaient à l'embrasure qui l'attendait. Le grand parc d'approvisionnement fut installé près de l'orangerie du palais, dans les caves de la maison Pozzo di Borgo, et sous le tunnel que l'on avait gabionné et mis à l'abri d'un coup de main, car l'on avait été prévenu que la commune préparait une expédition secrète pour faire sauter le dépôt des munitions de la ligne d'attaque de Montretout. Les canonniers de la marine et les batteries qu'ils avaient à servir furent hiérarchiquement attachés au 4e corps commandé par le général Douai. En sept jours, tout fut terminé, ce qui est merveilleux. Cinq batteries, comprenant quarante-deux canons rayés, une batterie composée de huit obusiers rayés de 22 centimètres, étaient « parées » dans la soirée du 7 mai. Le maréchal Mac-Mahon et le général Princeteau, commandant l'artillerie de l'armée, donnèrent eux-mêmes leurs instructions aux lieutenans de vaisseau commandant les batteries.

A dix heures du matin, le 8 mai, les batteries ouvrirent le feu en présence de l'amiral Pothuau et du général d'artillerie Clappier. L'effet fut terrible, les remparts se turent prudemment, après avoir essayé une riposte inutile; les obusiers purent envoyer des projectiles pesant 80 kilogrammes, jusqu'à la porte de Vaugirard, située à 6,200 mètres de distance. L'axe de la batterie principale traversait précisément l'avenue d'Auteuil et aboutissait à la porte. Vers quatre heures du soir, il pleuvait, le feu n'était point ralenti; le commandant Ribourt, allant d'une batterie à l'autre, examinait attentivement les effets du tir, lorsque son planton vint lui dire : « Il y a un monsieur qui demande à parler au commandant et qui dit qu'il n'a pas le temps d'attendre. — Comment est-il ce monsieur? — C'est un petit vieux, tout petit, qui a son pantalon retroussé sur ses bottes pour ne pas se crotter, pas de barbe, le nez crochu et des lunettes d'or; derrière lui, il y a un grand domestique, un bel homme, qui tient un parapluie. » Le commandant Ribourt reconnut le portrait et courut recevoir M. Thiers, car c'était lui qui venait voir fonctionner ce qu'il aimait à appeler « notre batterie de Montretout. » Chaque jour il revint, de quatre à six heures; monté sur l'observatoire du commandant, il regardait Paris à l'aide d'une longue-vue, il encourageait les marins, causait avec les officiers et disait en

plaisantant : « C'est vous qui tenez la clé de Paris entre vos mains, dépêchez-vous d'ouvrir. » Un jour qu'il était dans une batterie, il eut un soubresaut involontaire en entendant la formidable détonation d'une pièce qui venait de faire feu à côté de lui. Un lieutenant de vaisseau lui dit : « Ce bruit doit vous fatiguer, monsieur le président? » Il répondit, — oserai-je le répéter? — « Non, ça me repose de celui que l'on fait à l'assemblée. »

Le résultat de l'établissement de la ligne d'attaque de Montretout ne se fit pas attendre. Dans la nuit même du 8 mai, nos troupes purent franchir la Seine. Billancourt, absolument dominé, allait recevoir la batterie qui devait forcer les canonnières à virer de bord et à se réfugier au pont de la Concorde. Le feu était incessant; on sentait bien que la clé de Paris, comme disait M. Thiers, était aux mains des canonniers marins; leurs batteries semblaient être devenues le lieu du rendez-vous des chefs de l'armée; le 13 mai, en présence de M. Thiers, du maréchal de Mac-Mahon, de l'amiral Pothuau, des généraux Douai et Clappier, on dirige « un feu en bombe » sur le château de la Muette, qui servait de quartier-général à Dombrowski. — Peut-être M. Thiers voulait-il rappeler ainsi à cet étranger, accueilli par l'insurrection, les promesses que leurs plénipotentiaires mutuels avaient échangées en leur nom. Le 14, le général Douai ordonna de renverser la porte d'Auteuil; il suffit d'une heure pour la détruire, raser un épaulement construit en arrière et démolir une seconde barricade élevée plus loin. Ces obstacles étaient cependant placés à 3,200 mètres. Pendant que Montretout pulvérisait la porte d'Auteuil, la batterie de Breteuil, composée de six canons rayés, servie par les marins, démantibulait la porte de Saint-Cloud, malgré les maisons qui en masquaient presque la vue et rendaient le pointage singulièrement difficile. Ce fut sous la protection de Breteuil et de Montretout que les travaux d'approche purent être lestement poussés dans le bois de Boulogne, et dévoilèrent ainsi quel était le véritable objectif de l'armée. Dans la nuit du 18, grâce au feu qui ne se ralentit pas, nos cheminemens vers la porte d'Auteuil avaient fait de sérieux progrès; le lendemain, le général en chef envoyait au commandant Ribourt le télégramme suivant : « Le tir de la nuit a été d'une efficacité remarquable; je vous adresse mes félicitations, faites-en part à tous vos officiers et marins; faites-en part à Breteuil. » L'amiral Pothuau avait lieu d'être satisfait; la marine ouvrait Paris, et, par une plaie béante, allait permettre à la civilisation d'y rentrer pour en chasser la barbarie.

Le dimanche 21 mai 1871, vers deux heures et demie de l'après-midi, alors que le feu de Montretout couvrait toute la zone depuis

la Muette jusqu'à Vaugirard, un officier d'ordonnance du général Douai, arrivant à bride abattue, venait prévenir le commandant Ribourt que l'armée se disposait à entrer par la porte de Saint-Cloud trouvée abandonnée, et qu'il eût à cesser de diriger son feu sur cette porte et sur les bastions voisins. Une heure après, un officier d'état-major apportait l'ordre de ne plus tirer sur la porte d'Auteuil parce que nos troupes cheminaient derrière les fortifications. Le bruit lointain de la fusillade vint apprendre que notre avant-garde était engagée contre les postes fédérés. Tout à coup on aperçut dans l'avenue d'Auteuil deux bataillons de gardes nationaux qui s'avançaient pour essayer de repousser nos troupes; les fédérés étaient à découvert et encore loin des nôtres; cinq obus envoyés simultanément par Montretout, éclatant parmi eux, les mirent en déroute et permirent à nos soldats de continuer leur mouvement. Ce fut là le dernier effort des batteries de la marine à Montretout. Elles avaient déblayé le chemin au drapeau de la France; du 8 au 21 mai, elles avaient lancé 14,897 projectiles sur les remparts de la ville insurgée. Elles avaient battu la porte de Saint-Cloud, l'avaient égrenée et rendue semblable à un tas de moellons éboulés; lorsque l'on y pénétra sur l'invitation de M. Ducatel, il y avait quatre jours qu'elle était abandonnée. Dans le poste du bastion n° 66, on trouva, placé en évidence sur le registre de l'octroi, un écrit ainsi conçu : « Porte de Saint-Cloud : *17 mai, quatre heures du soir*. — Ne recevant de secours de personne, malgré toutes les promesses qui m'ont été faites, la position n'étant plus tenable, je pars. Les quelques hommes qui me restent, après en avoir délibéré en commun, m'en ont donné le conseil et me suivent. Timbre bleu : artillerie fédérée; 1re compagnie; capitaine commandant. » Cinq signatures sont apposées au-dessous de celle du capitaine. Ces noms, je ne puis les reproduire, car j'ignore ce que sont devenus ceux qui les portent ou qui les ont portés.

VIII. — LE 21 MAI.

Pendant que les batteries de la marine accéléraient ainsi la libération de Paris que nous attendions tous avec une si poignante impatience, Napoléon Gaillard avait terminé ses barricades. La place de la Concorde était devenue inabordable; une barricade coupant le quai de la Conférence en amont du pont se reliait aux deux grandes terrasses des Tuileries munies d'épaulemens, qu'armaient des canons; une vaste redoute placée à l'entrée de la rue de Rivoli, engorgeant la rue Saint-Florentin, affleurant le ministère de la marine, rejoignait une barricade très forte élevée un peu en avant

du débouché de la rue Royale; il eût fallu le feu de plus d'une batterie pour détruire ces ouvrages s'ils avaient été convenablement défendus. C'était un but de promenade pour les Parisiens; on allait voir ces amoncellemens de sacs de terre, de sacs de chiffons, et l'on s'amusait de l'importance que le père Gaillard se donnait au milieu de ses barricades, qu'il se plaisait à faire admirer aux passans. Le samedi 20 mai, j'avais été les voir; pour en mieux comprendre la disposition générale, j'étais monté sur la terrasse des Tuileries, et je regardais, lorsque mon attention fut éveillée par la conversation de deux femmes qui causaient près de moi. L'une disait : — Comment! vous êtes à Paris? — L'autre, avec un léger accent anglais, répondit : — Oui, je suis arrivée ce matin de la campagne, je repartirai lundi ou mardi. — La première reprit en baissant la voix : — Si vous le pouvez, repartez tout de suite; ça va mal pour les communards; les Versaillais ne tarderont plus longtemps. Mon mari est employé à l'Hôtel de Ville, vous le savez, il y est resté par ordre; eh bien! depuis mercredi dernier (16 mai) tous ces gens-là semblent avoir perdu la tête et brûlent des papiers, surtout les papiers qu'ils ont signés; et puis écoutez!.. En disant ces derniers mots, la femme levait la main dans la direction de l'ouest; le roulement des artilleries tonnantes remplissait l'horizon.

Cette femme ne se trompait pas; la commune était sur ses fins, elle se préparait à la lutte suprême qu'elle sentait inévitable, en redoublant de bêtise et de cruauté! L'inspecteur-général du service de santé, M. Raynaud, prévenu par un avis officieux qu'il était désigné pour servir d'otage et qu'il allait être arrêté, avait réussi, non sans peine, à quitter Paris et était arrivé à Versailles le 19 mai. Le lendemain, 20, les deux médecins de l'ambulance de la marine, MM. Le Roy de Méricourt et Mahé, reçurent par estafette ordre de se rendre au ministère de la guerre. Ils y furent reçus par un jeune chirurgien militaire de la commune, agressif, grossier et tout gonflé de suffisance. Ce citoyen mal élevé reprocha aux deux docteurs d'avoir manqué gravement à leurs obligations professionnelles en n'envoyant pas régulièrement au service sanitaire du ministère de la guerre les états de leur ambulance; si pareille irrégularité se reproduisait, on se verrait dans la nécessité de sévir. Une telle négligence dénonçait les projets réactionnaires des monarchistes sur lesquels on ouvrirait les yeux. Du reste, on allait mettre bon ordre à ce scandale; lundi prochain, 22 mai, l'ambulance de la marine serait évacuée, les malades seraient transportés à l'hôpital Lariboisière, les valides seraient versés dans la garde nationale; quant aux médecins, ils seraient attachés aux bataillons fédérés.

M. Le Roy de Méricourt et M. Mahé revinrent fort attristés au mi-

nistère de la marine; il leur paraissait singulièrement pénible, après avoir fait tant d'efforts pour maintenir leurs blessés à l'ambulance, d'être obligés de les livrer à l'insurrection, qui les forcerait à la servir ou les emprisonnerait. Ils se présentèrent chez Latappy, lui expliquèrent la nouvelle situation qui leur était faite et lui demandèrent d'intervenir. A côté de Delescluze, délégué à la guerre, le délégué à la marine, personnage en sous-ordre et fort peu consulté, n'était qu'un bien petit garçon. Il le sentait; il promit cependant de faire son possible pour empêcher l'évacuation de l'ambulance. « Je tâcherai, disait-il, de vous adresser à un chirurgien moins intraitable, je ne sais si je réussirai; lundi, soyez au ministère de la guerre avant midi : j'aurai prévenu, peut-être reviendra-t-on sur la décision prise; j'espère, en tout cas, que l'on ne vous tourmentera pas trop. » — Le dimanche, 21, fut un jour de réjouissance; des musiques militaires, réunies dans le jardin des Tuileries, donnèrent un grand festival imaginé et réglé par un certain docteur Rousselle qui, nommé directeur-général des ambulances le 23 avril, avait été révoqué le 5 mai pour causes familières aux gens de la commune et qui s'était improvisé organisateur de fêtes populaires. Il y eut du monde; au milieu de la foule, Dardelle, ancien sous-officier de chasseurs d'Afrique, promu colonel et gouverneur du palais des Tuileries, promenait ses grandes bottes et ses galons tout neufs. Lorsque le concert eut pris fin, vers quatre heures du soir, un officier fédéré monta sur une chaise et, tournant le poing dans la direction de l'Arc-de-Triomphe, il s'écria : « Jurons que jamais Thiers n'entrera dans Paris ! » On jura par conviction, par esprit d'imitation ou par crainte. Serment posthume et sans conséquence; depuis une heure, « Thiers » était dans Paris.

On apprit cette bonne nouvelle au ministère de la marine par quelques marins de l'ancienne flottille qui, ayant « couru bordée » vers le Point-du-Jour, du côté d'un cabaret où l'on fabrique de bonnes matelotes, avaient détalé à toutes jambes lorsqu'ils surent que « les pantalons rouges » se montraient dans Auteuil. Ce fut un grand désarroi dans le poste et dans la cantine; on se parlait à voix basse et l'on ne paraissait pas rassuré. M. Le Sage, sur le pas de sa loge, M. Gablin, passant et repassant dans la cour, prêtaient l'oreille, recueillaient les propos, restaient impassibles, mais se disaient : « Enfin, cette mascarade va donc finir ! » Vers dix heures du soir, une estafette apporta à Latappy la lettre suivante, qui est fort probablement une circulaire que l'on adressa à toutes « les autorités » du moment : « La situation devient grave, les municipalités doivent se tenir en permanence, prêtes à toutes éventualités. Occupez-vous de rassembler tous les artilleurs de votre arrondisse-

ment et de les diriger de suite sur l'École militaire. Salut et fraternité. — Le secrétaire-général du comité de salut public, HENRI BRISSAC. » Latappy comprit cette instruction d'une façon particulière; il réunit immédiatement tous ses chefs de service, leur déclara qu'ils étaient consignés et leur défendit absolument de sortir du ministère. On se le tint pour dit, et nul n'insista. « La nuit se passa fort gaîment à boire et à manger, a écrit un témoin oculaire dans un rapport que j'ai sous les yeux; seulement ces messieurs montaient à tour de rôle sur la terrasse, interrogeaient l'horizon et redescendaient en disant : « On n'entend rien. »

Au point du jour, vers quatre heures du matin, la place de la Concorde, qui avait été silencieuse pendant toute la durée de la nuit, s'emplit subitement d'un tumulte indescriptible; un troupeau de fédérés affolés par la terreur, avec ou sans armes, fuyaient sans retourner la tête, heurtés, renversés par les fourgons, par les pièces d'artillerie qui bondissaient sur les pavés avec un bruit terrible. Par le Cours-la-Reine, par l'avenue des Champs-Élysées, par l'avenue Gabriel, ils accouraient les bras serrés au corps, allant droit devant eux, hors d'haleine, escaladant les barricades et disparaissant vers le centre de Paris. Les moins effrayés avaient conservé leur fusil. Les caissons, les cavaliers, se jetaient dans la rue Boissy-d'Anglas et gagnaient le boulevard libre d'obstacles. Au-delà du pont de la Concorde, on entendait aussi une grande rumeur : c'étaient les bandes de Vinot et de Razoua qui galopaient comme des chacals en abandonnant l'École militaire, le Champ de Mars et l'esplanade des Invalides. M. Gablin saisit une longue-vue, enjamba les escaliers en quelques bonds, et de la terrasse du ministère il regarda vers le Trocadéro; il aperçut des soldats de la ligne et des fusiliers marins qui s'y massaient. Il respira largement comme un prisonnier délivré. En descendant, il rencontra M. Le Sage, et lui dit : « Les voilà! nous sommes sauvés! » M. Le Sage répondit tristement : « Les matières incendiaires sont encore dans la petite cour. »

Le 30e bataillon sédentaire, qui était toujours de garde à l'hôtel de la marine, se rassembla sans mot dire et s'en alla paisiblement par la rue Royale, oubliant derrière lui un de ses tambours qui était tellement ivre que l'on ne parvint jamais à le réveiller. Latappy descendit du faîte des grandeurs avec une simplicité philosophique qui fait son éloge. Vers cinq heures du matin, au moment où le bataillon pliait bagage et opérait honnêtement sa retraite, Latappy demanda une tasse de café; il dit au garçon qui la lui apporta : « Eh bien! tu n'auras plus longtemps à me servir; tout a une fin en ce bas monde; je vais quitter le ministère sans

avoir eu le temps d'y introduire les réformes que j'avais projetées. Hélas! depuis samedi soir je m'attendais à quelque chose; ça a tourné mal plus vite que je ne pensais; adieu, mon brave, sois toujours honnête homme, je te souhaite de rencontrer des ministres qui ne soient pas plus *chiens* que moi! » Ceci dit, il prit un grand portefeuille, y mit quelques chemises, quelques chaussettes, et donna ordre d'introduire près de lui tous les chefs de service. Lorsque ceux-ci furent réunis et qu'ils eurent pris l'attitude d'hommes auxquels on va adresser une allocution patriotique, Latappy leur dit : « Filons, mes enfans, nous n'avons plus rien à faire ici. » C'est de la sorte que le délégué à la marine quitta son ministère. Que n'a-t-il été imité par tous les autres délégués! Latappy rejoignit probablement les membres de la commune et les suivit dans leurs dernières étapes. Le vendredi 26 mai, il était avec Varlin et quelques autres au secteur de la rue Haxo lorsque l'on y poussa les malheureux qui devaient y périr; ce que l'on sait de son caractère permet d'assurer, sans doute possible, qu'il s'est éloigné avec horreur de ce lieu de boucherie.

A cinq heures et demie du matin, le lundi 22 mai, il ne restait plus un seul partisan de la commune au ministère; employés, fédérés, délégués, marins postiches, canonniers de contrebande, gouverneur, tout ce mauvais monde avait décampé. Le docteur Mahé, MM. Gablin, Le Sage, Langlet, les infirmiers, se félicitaient; on se préparait à faire bon visage à nos troupes; les portières, jacassant sur les trottoirs de la rue Royale, se réjouissaient à l'idée que les laitières allaient pouvoir rentrer à Paris et que le café au lait serait moins rare. A la barricade du quai de la Conférence, derrière les balustrades de la terrasse des Tuileries, à la redoute de la rue de Rivoli, à l'ouvrage avancé de la rue Royale, il n'y avait personne. Tout était désert, abandonné, à la disposition du premier peloton qui se serait présenté. Debout sur la galerie du ministère d'où l'on découvre Paris depuis le pont de la Concorde jusqu'aux verdures de Passy, M. Gablin regardait étonné de ne pas voir nos soldats accourir. Le temps passait, il était six heures et demie : « Que font-ils donc? » disait M. Gablin. Un sifflement aigu passa devant lui, un candélabre jaillit en morceaux et un obus éclata. C'était une batterie française que l'on venait d'établir au Trocadéro et qui canonnait la place de la Concorde que l'on croyait occupée et défendue en force par les fédérés. Au bruit de l'explosion, tous les habitans du ministère étaient accourus sur la galerie et se désespéraient. Un boulet prit la statue de Lille par le travers et la coupa en deux. « Et mes blessés! » cria M. Mahé. L'ambulance en effet prenait jour sur la place; on se hâta d'évacuer les malades et de les

transporter dans les appartemens qui, s'ouvrant sur la rue Saint-Florentin, étaient moins exposés aux projectiles.

Dans Paris, vers les boulevards, on entendait les clairons qui sonnaient des appels désespérés; quelques hommes groupés autour de la guenille rouge parcouraient les rues en criant : « Aux armes! » Au loin, dans les églises, le tocsin retentissait lugubrement; vers le nord-est, la fusillade crépitait, car le corps du général Clinchant, déjà maître de la gare Saint-Lazare, attaquait la barricade Clichy par la place de l'Europe. Tout le monde au ministère de la marine était dans un état nerveux indescriptible. Une longue-vue avait été braquée sur la terrasse, à l'angle même du toit, derrière un des grands trophées. Chacun allait y mettre l'œil et croyait toujours voir des pantalons rouges courir sur le quai, sous les arbres du Cours-la-Reine et se diriger vers la rue Royale. On disait : Les voilà! Je les vois! L'illusion seule les voyait; ils ne venaient pas; ils ne devaient venir que quarante heures après pour prendre possession du ministère aux lueurs de la rue Royale, ruisselante de pétrole, embrasée et croûlante. La déroute des fédérés traversant la place de la Concorde au galop avait été terminée à cinq heures du matin. Jusqu'à dix heures, nul soldat de la révolte n'y apparut, nul essai de résistance n'y fut tenté. Bergeret avait quitté le Corps législatif et s'était replié sur le palais des Tuileries. A dix heures on entendit un grand bruit de voix, de clairons, de tambours, de piétinemens de chevaux. C'était le colonel Brunel qui, à la tête de 6,000 hommes environ, venait prendre le commandement des défenses de la place de la Concorde et établir son quartier-général au ministère de la marine. On ouvrit les portes donnant sur la rue Royale, les portes battant sur la rue Saint-Florentin et l'on put communiquer d'une barricade à l'autre, sans danger, à l'abri du vaste bâtiment, dont la façade reçut plus d'une blessure.

Le colonel Antoine-Magloire Brunel avait alors quarante ans; sa taille élancée, ses cheveux grisonnans, sa moustache teinte en noir et retroussée, un certain air de distinction répandu sur toute sa personne le rendaient peu semblable aux chefs communards que l'on était accoutumé à voir promener dans les rues leur tenue débraillée et leur démarche titubante. Quoiqu'il eût la voix éraillée, Brunel était d'une sobriété irréprochable; en ce temps d'alcoolisme à outrance, on ne le vit jamais ivre. Il était intelligent, très brave, et n'avait aucune tare dans sa vie antécédente. Ce fut la vanité qui le perdit et l'entraîna dans une cause pour laquelle il n'était pas fait. Ancien sous-lieutenant au 4[e] chasseurs d'Afrique, ayant quitté le régiment après une bonne carrière militaire, il avait été élu chef du 107[e] bataillon (11[e] de marche) pendant le siége de

Paris par les armées allemandes. Au 31 octobre, il avait été bien près de prendre parti pour les émeutiers, car il fit sonner le tocsin à l'église Saint-Laurent, afin de rassembler ses hommes et de se porter avec eux sur l'Hôtel de Ville. Au combat de Buzenval, il déploya un courage qui fut admiré et le fit proposer pour la croix de la Légion d'honneur. Ce fut la capitulation, ce fut peut-être un aveugle sentiment de patriotisme qui lui fit perdre la tête. De concert avec un certain Piazza, il essaya de soulever la garde nationale, demanda la continuation de la guerre et placarda quelques appels à la révolte. Condamné pour ce fait à deux ans de prison, il fut délivré, se cacha, et s'offrit au comité central, qui, le 18 mars, en fit un général. Membre de la commune, aux délibérations de laquelle il n'assistait guère, il fut nommé chef de la 10ᵉ légion ; il défendit le fort d'Issy très vigoureusement et y reçut un éclat d'obus qui le força au repos pendant quelque temps. Évidemment mal à l'aise avec lui-même, mécontent des gens de la commune, qui le traitaient un peu cavalièrement et l'avaient, en un jour de colère, sottement accusé de trahison, Brunel s'aigrit, s'exaspéra et devint d'autant plus redoutable qu'il sentait bien que son devoir eût été de marcher avec cette armée de Versailles qu'il avait ordre de combattre. Comme les gens qui comprennent leurs torts et ne veulent pas les avouer, il s'avança plus encore dans la voie mauvaise où sa vie passée, ses instincts, son éducation, auraient dû l'empêcher de jamais mettre le pied. Il est de ceux sans doute qui, dans ces derniers momens si terribles, se sont dit : Puisqu'on ne peut plus reculer, il faut aller jusqu'au bout. Il y alla brutalement, et, au lieu du brave soldat qu'il avait été, devint un scélérat.

Son premier soin en arrivant au ministère de la marine fut de demander « le père Gaillard. » On ne put s'empêcher de rire; Napoléon Gaillard, qui, la veille encore, la main derrière le dos et les yeux animés, paradait sur ses barricades, n'avait pas reparu et ne devait pas reparaître. Il fut imité en cela par tous les hauts fonctionnaires que la commune avait infligés à la marine, et qui ne se montrèrent plus dans la rue Royale. J'en excepte Matillon, qui, au moment où « le corps d'armée de Brunel » arrivait, vint en volontaire de la révolte offrir ses services qui furent acceptés. Ce chef de la comptabilité fit valoir qu'il avait été sous-officier de spahis, et déploya pendant toute la bataille une ardeur qui dénotait des convictions qu'on ne lui aurait pas soupçonnées. Brunel et Matillon firent rapidement l'inspection des ouvrages de défense. On était très sérieusement protégé contre toute attaque se prononçant par les Champs-Élysées ou le pont de la Concorde; mais les derrières n'étaient point assurés, et la rue Royale offrait une voie libre aux

troupes qui pourraient débucher par le boulevard Malesherbes ou par le boulevard de la Madeleine. C'était là un inconvénient majeur auquel il fallait remédier sans délai, afin d'empêcher la position d'être prise à revers. Dans la cour de la maison portant le n° 14 de la rue Royale, on trouva dix-sept tonneaux vides appartenant à un restaurateur voisin. On s'en empara, et ce fut le premier élément de la très forte barricade qui fut construite en demi-cercle rue Royale, en avant de la rue et du faubourg Saint-Honoré qui lui servaient de chemins abrités et dont la face était tournée vers l'église de la Madeleine. Tout ce quartier qui, le matin même, pendant quatre heures, avait cru à sa délivrance prochaine que les circonstances avaient rendue si facile, se voyait maintenant occupé, bloqué par l'insurrection arrivée en force et prête à tout pour défendre sa bauge. Prise entre la barricade de la place de la Concorde et la barricade rapidement élevée sur l'emplacement où se dressait jadis la porte Saint-Honoré, toute la partie sud de la rue Royale devenait une place d'armes formidable qui, pendant deux jours, allait arrêter le progrès des troupes françaises.

IX. — LA RUE ROYALE.

Brunel donna ses ordres; la redoute de la rue de Rivoli riposta à nos batteries du Trocadéro; la barricade protégeant la rue Royale contre la place de la Concorde canonna le Corps législatif et le ministère des affaires étrangères; en haut de l'hôtel de la marine, le drapeau rouge flottait au vent. Brunel, une simple badine à la main, allait de groupe en groupe, offrant l'exemple de l'intrépidité et même de l'imprudence, car deux ou trois fois il passa de la barricade de la rue Royale à la barricade de la rue de Rivoli en traversant lentement la place de la Concorde, malgré les projectiles dont elle était battue. Les fédérés qui n'étaient point employés au service de l'artillerie étaient placés, en réserve, dans le ministère même, dans la cour des maisons voisines, dans la rue et dans le faubourg Saint-Honoré. La marine de la commune était représentée là par ses prétendus canonniers, par ses fusiliers et par quelques hommes sortis des équipages de la flottille. Ils étaient dans le ministère comme de vieilles connaissances, en faisaient les honneurs à leurs camarades et ne se gênaient guère pour aller réquisitionner du vin dans les restaurans d'alentour. Plus d'un fédéré était ivre et dormait sur le trottoir, insensible au bruit du canon qui ébranlait les bâtimens du ministère; tous les carreaux y furent brisés; après la bataille, la note du vitrier s'éleva à plus de 5,000 francs.

Il n'y avait pas là seulement des héros, il y avait aussi des hé-

roïnes. Trois sinistres femelles animaient, enfiévraient les hommes, embrassaient les pointeurs et faisaient preuve d'une impudeur qui ne redoutait pas le grand jour. Jeunes, enivrées de bataille et d'eau-de-vie, elles apportaient au milieu de la tuerie un horrible élément de débauche. Elles tiraient des coups de fusil au hasard, riant, criant, tutoyant tout le monde, ignobles à voir, plus ignobles à entendre. L'une, Florence Vandewal, âgée de vingt-huit ans, forte et sanglée à la taille, avait été ambulancière au 107e bataillon fédéré que Bergeret lui-même avait autrefois commandé; on l'appelait « la Belge. » C'était une simple journalière qui se pavanait dans un costume ridicule et sous une toque à plumes; l'autre, Aurore Machu, brossière de vingt-sept ans, pointait les canons et après chaque détonation se retroussait impudiquement en se tournant vers les positions occupées par l'armée française. La troisième, Marie Ménan, qui venait d'atteindre sa vingt-sixième année, marchande de journaux, fille sombre, exaltée, vêtue de noir, passait, comme un spectre, au milieu des combattans et leur versait à boire. Un hasard m'avait fait connaître cette créature; je n'ai jamais vu une laideur pareille à la sienne; brune, l'œil écarquillé, les cheveux ternes et sales, le visage tout piolé de taches de rousseur, la lèvre mince et le rire bête, elle avait je ne sais quoi de sauvage et de violent qui rappelait l'effarement des oiseaux nocturnes subitement placés au soleil. Elle fut cruelle, naturellement, sans efforts, pour obéir à ses instincts. De ces trois goules, la Machu était la plus choyée. Comme elle venait d'envoyer un boulet de canon dans une des statues qui précèdent le palais du Corps législatif, on la prit, on l'enleva et on la porta en triomphe à l'Hôtel de Ville, où elle fut félicitée pour son patriotisme et son dévoûment à « la cause sacrée de la commune. »

Tout le jour le duel d'artillerie continua; la nuit l'interrompit à peine. Beaucoup de fédérés étaient partis; sous prétexte d'aller manger, de se rendre dans leur quartier, ils s'éloignaient, fatigués de la bataille, hésitans, trouvant que ça prenait mauvaise tournure, et ne revenaient pas. Dans la soirée, Brunel passa l'inspection de ses troupes, il constata qu'il en manquait les trois quarts, entra en fureur et écrivit à la délégation de la guerre pour avoir du renfort; on lui répondit : « Au citoyen Brunel, chef de la 10e légion. Citoyen, il nous est impossible de vous donner les renforts que vous nous demandez; nous avons disposé même des forces que nous avions à l'Hôtel de Ville. Du courage, du patriotisme, colonel; il faut à tout prix que vous défendiez vos positions avec les troupes dont vous disposez. Salut et fraternité. Pour le délégué civil à la guerre, le sous-chef d'état-major : LEFEBVRE

Roncier (1). » Brunel ne fut point satisfait. Le péril se rapprochait, car les premiers blessés commençaient à arriver; on les apportait du haut du faubourg Saint-Honoré et du boulevard Malesherbes, où le corps du général Douai s'avançait en faisant lentement reculer les fédérés qui lui tenaient tête. Le docteur Mahé les accueillit sans leur demander quel parti ils servaient et les installa dans son ambulance, où il était resté seul, car M. Le Roy de Méricourt, empêché par la bataille, n'avait pu malgré ses efforts parvenir jusqu'au ministère.

Le mardi 23 mai, au lever du jour, la situation ne semblait pas modifiée; nos troupes cependant s'étaient avancées dans les Champs-Élysées et avaient pris possession du Palais de l'Industrie. L'avenue, commandée par les pièces mises en batterie sur les terrasses des Tuileries, ne pouvait permettre aucun mouvement d'ensemble sur les positions défendues par les insurgés. La division Vergé cheminait à travers les jardins des hôtels du faubourg Saint-Honoré, le général Douai poussait ses hommes vers la Madeleine; Clinchant luttait toujours contre la barricade du boulevard Clichy, qui ne fut emportée qu'à onze heures du matin. Des balles venaient frapper sur le talus des barricades de la rue Royale et de la rue de Rivoli; Brunel fit placer des tirailleurs dans la galerie extérieure, sur les toits du ministère, et une fusillade incessante se mêla au bruit du canon. Des projectiles éclataient jusque dans l'ambulance. Le docteur Mahé venait de saisir un plateau de charpie pour panser un blessé; le plateau lui fut enlevé de la main par un fragment d'obus. Désigné par son drapeau rouge, l'hôtel de la marine servait de point de mire aux batteries françaises. Ce fut à l'ambulance, où cinq infirmiers aidaient M. Mahé, que l'on put comprendre que le découragement saisissait les combattans; les fédérés y arrivaient sous tout prétexte, cachaient leurs armes, se glissaient dans les lits; on avait grand'peine à les renvoyer, et il fallut en bousculer quelques-uns pour s'en débarrasser.

Brunel était triste et assombri, il expédiait des ordres, décachetait des dépêches, envoyait chercher des nouvelles; il s'inquiétait fort de savoir où étaient les Versaillais, regardait avec inquiétude du côté de la Madeleine et disait : « Le boulevard Malesherbes va nous tomber sur le dos. » Matillon se multipliait; à coups de pied,

(1) Ce Lefebvre Roncier, qui pendant la commune joua un certain personnage dans les rôles secondaires, était un jeune homme de vingt-cinq ou vingt-six ans. C'est chez lui, rue de Rivoli, n° 60, au 4e étage, que Delescluze attendit le résultat de l'échauffourée du 22 janvier. Commandant d'artillerie au début de l'insurrection, il fut successivement secrétaire-général à la délégation de l'intérieur, juge suppléant à la cour martiale, et enfin sous-chef d'état-major à la guerre, où il suivit Delescluze, dont il était un fervent admirateur.

il réveillait les fédérés endormis, les poussait aux barricades et ordonnait aux canonniers d'accélérer leur tir. — La journée s'avançait, il était trois heures environ lorsque quelques soldats français, apparaissant aux fenêtres des maisons de la place de la Madeleine, ouvrirent le feu sur les défenseurs de la rue Royale. Longtemps on échangea une fusillade presque inutile. C'est alors que Brunel, voulant empêcher le corps du général Douai de le déborder par ses derrières, ordonna d'incendier la rue Royale. D'après tous les témoins oculaires, ce fut Matillon qui reçut l'horrible mission, l'accepta et la fit exécuter. Il y fut bien aidé par les trois femmes dont j'ai parlé; la Machu, la bonne pointeuse, ne fut pas la dernière; la plus terrible fut Marie Ménan; leste, alerte, souffletant tous ceux qui ne lui livraient point passage, sans dire un mot, elle allait, jetant les touries de pétrole dans les escaliers, lançant les mèches soufrées à travers les fenêtres qu'elle brisait à coups de poing, se hâtant dans son œuvre néfaste, comme si elle craignait que le temps ne lui manquât; la Vandewal, lourde, blessée à la jambe, courait derrière elle en boitant et lui criait : « Attends-moi! » La furie allait toujours, n'écoutait rien et entraînait les hommes. Un témoin m'a dit : « Elle était tellement trempée par le pétrole répandu sur elle que c'est un miracle qu'elle n'ait pas pris feu. »

Le pétrole, on allait le prendre à la provision apportée quelques jours auparavant dans la petite cour du ministère; en outre, une voiture d'ambulance chargée de bonbonnes arriva vers quatre heures et demie par la rue Saint-Honoré. Les rares locataires, les domestiques abandonnés à Paris, les portiers, se sauvaient en poussant des cris; quelques gens exaspérés se ruèrent sur les incendiaires et les frappèrent au visage; un coup de revolver les jetait bas, et ces fous furieux continuaient leur acte de dévastation. Brunel, debout, dans l'angle de la porte du ministère, regarda quelque temps, puis il dit à Matillon : « Ça va trop lentement! » Ce fut alors que cet ancien chef de la comptabilité se rappela qu'il devait y avoir des pompes dans quelque hangar de l'hôtel. On en trouva deux qui parurent singulières, car elles ne ressemblaient pas aux pompes à incendie. C'étaient en effet des pompes marines, pompes à épuisement que l'on branche directement sur la mer ou sur la cale remplie par une voie d'eau, pompes à air, sans récipient, et qui ont besoin d'être amorcées pour pouvoir fonctionner. Ces brutes s'imaginèrent qu'il suffisait de tremper l'extrémité du tuyau d'appel dans une tonne de pétrole pour arroser facilement, à toute hauteur, la façade des maisons. Ils pompèrent, ils pompèrent sans résultat possible, et ils avaient beau diriger la lance vers les murailles, la lance ne lançait rien. M. Le Sage les regardait ; ils s'adressèrent à lui : — Comment les manœuvre-t-on, tes chiennes de pompes? —

Je ne sais pas, répondit-il, je suis concierge et ne suis paspompier. — Ils repoussèrent les pompes vers les barricades. C'est alors que Matillon fit retourner deux des canons qui battaient les approches de la place de la Concorde et les fit diriger vers les maisons d'angle de la rue Royale et du faubourg Saint-Honoré. Lorsque la pièce était chargée et pointée, on refoulait par-dessus la gargousse un paquet de filasse préalablement trempé dans de l'huile de pétrole. Précaution plus ingénieuse qu'efficace, car les étoupes, divisées par la commotion, se dispersaient en l'air et retombaient comme une pluie enflammée avant d'avoir atteint le but. Les bandits purent être satisfaits : la Ménan, la Vandewal, la Machu et le troupeau de mâles qui les avait suivies n'avaient point perdu leur temps. L'incendie éclatait partout. Les maisons de la rue Royale portant les numéros 15, 16, 17, 19, 21, 23, 25, 24, 27, le n° 422 de la rue Saint-Honoré, les numéros 1, 2, 3 et 4 du faubourg Saint-Honoré, étaient en feu. Dans les caves de la maison qui fait le coin du faubourg et de la rue Royale, sept personnes s'étaient imprudemment réfugiées : elles y périrent. Avant d'allumer la maison du n° 16, qui forme l'angle de la rue Saint-Honoré et dont le rez-de-chaussée est occupé par un marchand de vin nommé M. Vallée, les incendiaires eurent une précaution qui ne doit pas être mise en oubli. Ils jugèrent illogique de laisser dans des caves exposées à une ruine certaine de bonnes bouteilles qu'ils aimeraient à boire. Ils traînèrent devant la porte trois tonneaux de porteurs d'eau, qu'ils remplirent de vin en faisant la chaîne avec des brocs, comme s'il se fût agi d'éteindre un incendie. Lorsque les trois tonneaux à bras furent pleins jusqu'aux bords, on alluma la maison. C'était là un « en cas » qui fut épuisé pendant la soirée même, au milieu d'une scène à la fois grotesque et lugubre qui fait sérieusement douter de l'état mental de ces gens-là.

Le crépuscule avait fait place à la nuit, et les incendies, brillant à travers l'obscurité, apparaissaient dans toute leur horreur. Le combat, sans avoir pris fin, était singulièrement ralenti; de chaque côté on était harassé de fatigue; les batteries tiraient mollement et à de longs intervalles. Sur la barricade de la rue Royale, un loustic avait imaginé de planter une petite potence à laquelle il avait accroché un rat mort; au-dessous, il avait fixé une pancarte sur laquelle on lisait : « Mort à Thiers, Macmaon (*sic*) et Ducrot, les rongeurs du peuple; défense d'y toucher. » Cette sotte plaisanterie eut un vif succès : les fédérés, les ambulancières, les vivandières, les incendiaires s'étaient groupés et applaudissaient. Un obus versaillais éclata sur la place; tout le monde poussa une clameur de joie et de défi. Un homme et une femme se mirent à danser vis-à-vis l'un de l'autre, ce fut comme un signal; toute la

bande entra en branle. Chantant, vociférant, levant la jambe au-dessus des têtes, multipliant les gestes obscènes à la lueur des maisons qui brûlaient, au bruit des artilleries lointaines, aux sons d'un cornet à pistons accélérant la mesure, cette troupe d'aliénés se rua dans une de ces danses dont le nom honnête est encore à trouver. La Machu, la Ménan, la Vandewal en sueur, les vêtemens débraillés, la poitrine presque nue, passant d'homme en homme, bondissaient comme des chèvres ivres de raisins, et parfois criaient: A boire! On amenait alors un des tonneaux à bras, on enlevait la bonde, on recevait le vin dans des seaux, et les uns après les autres, le visage penché au-dessus du liquide, ils lapaient comme des loups.

Tous n'étaient point à cette bacchanale, mais beaucoup profitèrent du tumulte qu'elle causa pour quitter un champ de bataille qu'ils ne se souciaient pas de défendre. Trois bataillons fédérés, placés sous les ordres du colonel Spinoy, chef de la 3e légion, avaient pour mission spéciale de maintenir ouvertes les communications entre le ministère de la marine et la place Vendôme; ils devaient, selon les circonstances, se porter au secours de l'un de ces deux points et repousser ou couper le mouvement tournant des troupes françaises. Ces trois bataillons étaient déjà fort diminués par les désertions qui, pendant toute la journée, n'avaient cessé de se produire. Ils ne se trouvèrent probablement plus en force, et, tranquillement, comme de bons bourgeois qui rentrent chez eux après une journée de fatigue, ils s'en allèrent. Lorsque l'on s'aperçut de leur départ, ils étaient déjà loin, et la place Vendôme, malgré les solides barricades qui la défendaient, était déjà très sérieusement menacée par la division Berthaut, du corps du général Douai. Le bruit se répandit et vint jusqu'au ministère de la marine qu'elle était évacuée et, disait-on, occupée par nos soldats; ce bruit était prématuré: le général Berthaut ne franchit les barricades de la rue de la Paix et ne se trouva en présence de la colonne renversée, brisée, qu'à deux heures du matin. — Brunel, abusé par ce faux avis, écrivit alors la lettre suivante qui fut retrouvée sur son bureau : « Ministère de la marine et des colonies; cabinet du ministre (cet en-tête est biffé d'un trait de plume), 23 mai 1871; au citoyen délégué à la guerre. Citoyen, le colonel Spinoy, qui avait ici trois bataillons, a presque autorisé, d'après les rapports, le départ de ces bataillons, qui tenaient communication de l'hôtel de la marine avec la place Vendôme. La place Vendôme étant évacuée, le colonel a jugé à propos de ne pas s'opposer assez énergiquement à cette fuite, toujours d'après les mêmes rapports. Je vous envoie le colonel Spinoy, qui affirme que les bataillons sont partis malgré lui. Dans cette situation, je vous prie, citoyen ministre, de me faire

donner des ordres. Je vous réitère que je resterai tant qu'il me sera possible. S'il me faut soutenir un siége dans l'hôtel de la marine, je le soutiendrai. Recevez, citoyen ministre, mes sentimens dévoués. Brunel. — S'il est possible de faire réoccuper la place Vendôme, cette mesure rétablirait le calme ici. » Lorsque Brunel écrivit cette lettre, il devait être environ onze heures du soir; il la plia, la mit sous enveloppe et allait l'expédier par un petit peloton chargé d'escorter le colonel Spinoy, lorsqu'il reçut un message du comité de salut public. Il ne put s'empêcher de pâlir en le lisant, et fit appeler le docteur Mahé.

Celui-ci accourut et fut étonné du spectacle qu'il eut sous les yeux; le cabinet du ministre était plein d'officiers fédérés qui faisaient du punch et causaient joyeusement entre eux, tout en buvant. Brunel était, selon son habitude, très calme et très froid. Sans mot dire, il tendit au docteur Mahé la dépêche qu'il venait de recevoir. M. Mahé lut : « Incendiez et faites sauter le ministère de la marine; » pas de signature, mais le timbre du comité de salut public. La première exclamation du docteur Mahé fut le cri de désespoir d'un chirurgien : — Et mes blessés? — Vous voyez que j'y ai pensé, puisque je vous ai prié de venir me parler. — Une discussion commença alors entre ces deux hommes, discussion émouvante pendant laquelle M. Mahé déploya toutes les ressources de son esprit et Brunel se montra réellement humain. Les blessés recueillis à l'ambulance de la marine s'élevaient au nombre de 107, dont une vingtaine très gravement, presque mortellement atteints de plaies profondes à la tête et à la poitrine, résultat du feu plongeant que nos troupes avaient dirigé sur les fédérés du haut des maisons du boulevard Malesherbes. Les transborder, c'était les exposer à une mort certaine; et les autres, qu'en ferait-on? Il n'y avait pas de voitures, il n'y avait pas de brancards, il n'y avait même pas de porteurs; aurait-on tous les moyens de transport imaginables, une telle évacuation exigeait au moins douze heures; certes, le médecin ne se refusait pas à obéir, mais il demandait le temps nécessaire, il répondait de la vie de ses malades et il ne la laisserait pas sacrifier; il adjurait le colonel Brunel d'avoir quelque pitié de ses propres soldats, des défenseurs mourans de la cause qu'il servait. Brunel alla lui-même à l'ambulance, constata l'état fort grave de quelques malades qu'on lui exagéra encore et, sans avoir pris de résolution, revint dans son cabinet avec le docteur Mahé. Celui-ci insistait et reprenait avec chaleur son argumentation. Brunel dit : « Nous allons les évacuer sur l'hôpital militaire du faubourg Saint-Martin. » M. Mahé répondit : « C'est impossible; les rues sont coupées de barricades et pleines de troupes; l'on se bat partout, mes blessés n'arriveraient pas vivans. — Alors, reprit Brunel, on va les

expédier dans les salles du musée du Louvre. — Mais, répliqua le docteur, les Tuileries sont en feu ; avant une heure, le Louvre brûlera. — Non, le vent est de l'est, dit Brunel. — Le vent peut changer, riposta le chirurgien. — Mais que faire? s'écria Brunel. — Tenir l'ordre pour non avenu et ne point incendier une ambulance remplie de blessés protégés par la convention de Genève. » — Du groupe des officiers s'éleva une voix qui dit : « On ne peut discuter les ordres du comité de salut public; l'ordre est de brûler, il faut brûler ! — Le comité de salut public, dit Brunel en s'adressant au docteur, ignore peut-être que l'hôtel de la marine contient une ambulance; je vais provoquer de nouvelles instructions; en attendant, préparez l'évacuation. » Il écrivit une lettre, appela un de ses officiers d'ordonnance : « Montez à cheval, allez à l'Hôtel de Ville, demandez une réponse et revenez vite ! »

Le docteur Mahé, profondément ému, retournait à son ambulance, lorsqu'il rencontra M. Gablin qui passait dans un couloir. En deux mots, il le mit au fait. Sans se parler davantage, ils échangèrent une poignée de main et un regard qui contenaient bien des promesses. En hâte, aidé de l'adjudant Langlet et de deux hommes de service régulier, les seuls qui lui eussent été laissés, M. Gablin fit descendre dans les caves des tableaux, des pendules et quelques chronomètres qu'il avait pu soustraire à la rapacité des fédérés. Il entra ensuite dans sa chambre, y prit un revolver de la marine, le chargea avec soin et le mit dans sa poche. Ceci fait, il attendit. M. Mahé avait réuni ses infirmiers et il attendait aussi. Dans le cabinet du ministre, les officiers buvaient. Brunel, pensif, se promenait de long en large; dans les postes, des fusiliers marins de la commune étaient ivres; dans la rue, la danse avait cessé; tout ce qui ne dormait pas s'empressait autour de la Vandewal qui, ayant voulu voir de près l'incendie des Tuileries, était arrivée au moment de l'explosion des barils de poudre placés par Victor Bénot dans la salle des Maréchaux; elle avait pris peur, s'était sauvée, avait passé entre deux barreaux des grilles et s'était, dans ce mouvement, cruellement froissé la poitrine qu'elle montrait à tout le monde en geignant.

Il était un peu plus de minuit lorsque l'officier revint ; il descendit de cheval sous la grande porte, rencontra Matillon et lui parla à l'oreille. Matillon dit à M. Le Sage : « Prenez vos nippes, votre femme, votre enfant, et filez sans vous retourner : on va faire sauter le ministère. » M. Le Sage courut prévenir le docteur Mahé, qui répondit : « Laissez-moi faire, nous gagnerons du temps, tout n'est pas encore perdu ! » M. Mahé est un homme de taille moyenne, blond, aux yeux pétillans de vivacité, très dévoué à la noble profession qu'il exerce, ne s'étonnant de rien et gardant en toute occur-

rence un imperturbable sang-froid. Rapidement il avait arrêté son plan de conduite, et n'en dévia pas. L'officier d'ordonnance avait transmis à Brunel l'ordre verbal et positif de mettre le feu au ministère. Dans une lettre écrite de Bruxelles, le 21 janvier 1872, Matillon a affirmé qu'il n'avait ménagé aucun effort pour faire révoquer l'ordre de destruction; cela est possible; mais en tout cas sa tentative a échoué, et, si le ministère a été préservé, il en est bien innocent. Lorsque la réponse implacable du comité de salut public fut rapportée à Brunel, celui-ci dit : « Et les blessés? » L'officier répondit : « Une escouade de gardes nationaux va venir les chercher. » A ce moment, minuit et demi environ, Brunel se retira suivi de tout son état-major et d'une partie de ses hommes; son dernier mot fut adressé à Matillon : « Je vous laisse ici, et je vous rends responsable de l'exécution des ordres du comité de salut public (1). »

Peu de temps après son départ, une bande de fédérés sans armes envahit le ministère et se précipita vers l'ambulance pour évacuer les blessés. « Où sont vos voitures? demanda le docteur Mahé. — Nous n'en avons pas. — Où sont vos brancards? — Nous n'en avons pas. — Eh bien! alors, comment allez-vous les enlever? — Ah! nous ne savons pas. » M. Mahé se mit alors lentement et sentencieusement à discuter avec ces hommes et à leur expliquer quels sont les moyens généralement usités pour le transport des blessés. Les blessés criaient : « Nous ne voulons pas nous en aller. » Les porteurs ripostaient : « Sont-ils bêtes, puisque c'est l'ordre; dans dix minutes, on va allumer les pétards! » La scène qui suivit défie toute description. On prit des matelas par les quatre coins pour les emporter avec le blessé qui était dessus; on n'avait pas fait trois pas que tout tombait; le malade poussait des hurlemens; alors on reprenait le malheureux, on le mettait dans un drap, on essayait de l'enlever de la sorte; ça allait encore passablement tant que l'on marchait de plain-pied dans les appartemens, mais dès que l'on arrivait aux escaliers le fardeau échappait des mains, et

(1) Brunel, après avoir quitté le ministère de la marine, n'est pas resté oisif; il alla proposer ses services au comité de salut public, qui sut les utiliser. Dans une lettre adressée par lui, le 9 janvier 1873, au journal *la République française*, il dit : « Les Versaillais ont pu me voir après la *retraite* de la place de la Concorde (et non *la prise*, comme on l'a dit) au Xe arrondissement et ensuite au Château-d'Eau, où une blessure grave m'a enlevé du champ de bataille. » — Brunel a été accusé par les habitans du Xe arrondissement d'avoir incendié le théâtre de la Porte-Saint-Martin et les magasins du *Tapis rouge*. Nous ignorons si cette accusation est justifiée, mais nous savons que sur un Belge nommé Van der Howen, chef de barricade au faubourg du Temple, on a trouvé un ordre ainsi conçu : « Le citoyen délégué, commandant la caserne du Château-d'Eau, est invité à remettre au porteur du présent les bonbonnes d'huile minérale nécessaires au citoyen chef des barricades du faubourg du Temple. *Le chef de légion* : BRUNEL. »

plus d'un malade, roulant de degré en degré, jetait un cri de détresse et s'évanouissait. Le docteur Mahé accourait alors et constatait que le pansement était dérangé; il fallait le refaire, cela demandait du temps. Les fédérés insistaient. « Baste! c'est bien comme cela, on le pansera à l'hôpital. » Le docteur parlait du devoir professionnel, et avec un soin méticuleux remettait les bandes en place. Les fédérés laissaient faire tout en grommelant et en disant : « Est-il têtu, ce major-là! »

Pendant que l'évacuation de l'ambulance se faisait dans ces conditions qui la retardaient forcément, Matillon avait donné ses ordres. Quinze gredins appartenant aux canonniers-marins de la commune avaient été réservés pour l'œuvre néfaste; ils obéissaient à un adjudant sous-officier qui s'appelait... A quoi bon le nommer? Pour des causes que nous allons bientôt dire, cet homme a reculé devant le forfait qu'il avait à commettre; rentré aujourd'hui dans la vie normale et laborieuse, il ne peut parler sans tremblement de cette nuit terrible pendant laquelle le principal rôle lui avait été imposé; mais, comme il faut désigner l'acteur, nous dirons qu'il s'appelait Jacques, car nous ne nous sentons pas le droit de divulguer le nom d'un homme que la justice a eu raison d'épargner et qui s'est repenti. D'après les instructions de Matillon et sous la surveillance de Jacques, des touries de pétrole furent portées dans les appartemens; après les avoir débouchées, on y glissa des cartouches; une mèche très longue et flexible fut placée sur les obus décoiffés amoncelés dans la petite cour; quelques bouteilles d'essence furent lancées contre les murailles afin d'activer le feu. Lorsque tout fut prêt, Matillon se retira après avoir dit à Jacques : « Aussitôt que vous aurez allumé, évacuez et rendez-vous à l'Hôtel de Ville avec vos hommes. » Au moment où Matillon traversait la rue Saint-Florentin, un infirmier courut à lui : « Mais nous avons encore des blessés. — Ne craignez rien, répondit Matillon, vous avez le temps. »

Tout était désert autour de l'hôtel de la marine; la nouvelle : « On est tourné, » avait rapidement circulé, chacun avait gagné au pied; des vedettes françaises montaient la garde sous le péristyle de l'église de la Madeleine, et, croyant toujours les barricades de la rue Royale occupées par l'insurrection, tiraient impitoyablement sur tout homme qu'elles apercevaient, même sur ceux qui, un mouchoir en main, leur faisaient signe d'avancer. C'est alors, vers deux heures du matin, que M. Gablin monta sur la terrasse du ministère, comme sœur Anne : « Ne vois-tu rien venir? » En face de lui, la sombre verdure des Champs-Élysées laissait apercevoir quelques lointains feux de bivouac; à sa droite, la rue Royale flambait; à sa gauche, de l'autre côté de la Seine, toute la rue de Lille brûlait; derrière lui, le ministère des finances et le palais des Tuileries

étaient un océan de flammes. Il put croire que seul, dans cet incomparable désastre, l'hôtel de la marine subsistait encore. A ses pieds, la place de la Concorde s'étendait morne, silencieuse, jonchée de débris des balustrades, des statues, des candélabres et des fontaines. Impassible, témoin des ravages des hordes de Cambyse à travers l'Égypte, l'Obélisque était resté intact, comme la stèle funéraire des civilisations destinées à périr. Malgré son énergie, à cause d'elle peut-être, M. Gablin se sentit défaillir. Il eut un sanglot et pleura abondamment devant tant de honte et d'horreur. Cela ne fut qu'un spasme nerveux promptement surmonté. Il s'essuya les yeux et descendit. Sa résolution était prise : sauver le ministère ou périr.

La lenteur calculée, admirablement ménagée du docteur Mahé à faire évacuer l'ambulance avait lassé la patience de Matillon, et cette lenteur fut la cause principale du salut. Matillon eut peur de tomber entre les mains des Versaillais et s'esquiva; si l'évacuation eût été plus rapidement conduite, Matillon aurait eu le temps de faire mettre le feu lui-même, sous ses yeux, et tout eût été perdu; il trouva plus prudent de sacrifier un inférieur, et tout fut sauvé. M. Gablin demanda à M. Le Sage : « Où est Matillon? — Il est parti! » En deux bonds, M. Gablin fut au premier étage, devant une porte fermant un petit salon où l'escouade des quinze incendiaires était réunie. Avant d'entrer, « il se fit une tête, » comme on dit au théâtre, prit un air effaré, et, se trouvant en présence d'un groupe d'hommes ivres pour la plupart, assis devant une table chargée de brocs et de bouteilles qu'ils achevaient de vider, il s'écria avec consternation : « Mes pauvres amis! nous sommes trahis, voilà les Versaillais, nous sommes tous pincés, on va nous fusiller. » Ce fut un tumulte sans nom, chacun se leva pour gagner la porte : « Pas par là, reprit M. Gablin, ils sont dans la rue Royale et dans la rue Saint-Florentin, filez par les corridors et cachons-nous. » A la hâte et se bousculant, battant les murs et se rattrapant à la rampe, ils gagnèrent les couloirs des étages supérieurs et se jetèrent pêle-mêle dans les chambres dont M. Gablin referma la porte sur eux. Toujours courant, il revint au rez-de-chausssée où Jacques s'impatientait parce que trois blessés, étendus sur les pavés, gémissaient et demandaient à être emportés, mais vainement, car les fédérés les avaient abandonnés et ne devaient pas revenir. Au premier coup d'œil M. Gablin reconnut que Jacques avait bu plus que de raison; ce malheureux, peut-être pour se donner du courage, avait avalé trop d'eau-de-vie. Il avait l'œil humide et la démarche lourde. Il n'était point du reste pour faire hésiter M. Gablin, qui a « les épaules larges et la taille ramassée, » comme eût dit La Bruyère. Le dialogue fut rapide : « Mettrez-vous le feu au ministère?

demanda M. Gablin. — C'est l'ordre du comité de salut public, et je dois obéir, répondit Jacques. — Écoutez, reprit M. Gablin; je vous jure que, si vous ne mettez pas le feu, les troupes de Versailles ne vous feront rien; je vous cacherai; la justice sera clémente pour vous, et nous vous donnerons de l'argent lorsque vous en aurez besoin. — Vous êtes bien honnête, monsieur Gablin, et je vous remercie; mais vous savez, il y a une consigne; si je désobéis, le comité de salut public me fera fusiller; je suis fâché de vous désobliger, mais il y a une consigne, et, puisqu'il y a une consigne, il faut obéir, je ne connais que ça. — Et ça, le connais-tu? s'écria M. Gablin en le prenant à la gorge et en lui mettant son revolver armé au visage; si tu fais un geste, je te casse la tête; si tu m'écoutes, je te sauve; choisis : je te tue ou je t'achète. — Jacques répondit d'une voix étranglée : — Monsieur Gablin, je ferai ce que vous voudrez. — A la bonne heure, reprit M. Gablin en le lâchant, je vois que vous êtes un bon enfant avec lequel on peut s'entendre; eh bien, venez me donner un coup de main. » C'est alors que Jacques, ce chef d'incendiaires, suivit humblement M. Gablin. Tous deux se hâtant enlevèrent de l'intérieur des appartemens vingt-deux touries de pétrole qu'ils descendirent dans la cour et versèrent dans l'égout. Jacques aida ensuite M. Gablin à ouvrir les bouches d'eau et à inonder la cour, de façon à conjurer tout danger immédiat. Lorsque cette bonne besogne fut terminée, M. Gablin conduisit Jacques dans son appartement, lui donna des vêtemens bourgeois, l'enferma à double tour et le quitta en lui disant : « Soyez en paix, je réponds de vous. » Deux minutes après, il revint pour voir ce que devenait son prisonnier. Jacques, assis par terre, la tête accotée contre un fauteuil, dormait; l'ivresse l'avait abattu.

Grâce à l'intelligence et à l'énergie du docteur Mahé et de M. Gablin, le ministère était sauvé; mais un retour des fédérés était possible tant que les troupes françaises n'y seraient pas rentrées. M. Le Sage se proposa pour aller les prévenir. « Mais par où passerez-vous? — Par le n° 7 de la rue Royale, qui par les toits communique avec le n° 8 de la rue Boissy-d'Anglas. J'ai été professeur de gymnastique au régiment et je saurai bien me tirer d'affaire. » Il embrassa sa femme, son enfant, et partit; il enjamba lestement la rue, car quelques rares fédérés cachés dans des caves tiraient encore des coups de fusil par les soupiraux, et put enfin, après mainte escalade, parvenir dans la rue Boissy-d'Anglas. Il était alors près de trois heures du matin. A chaque pas, M. Le Sage fut arrêté par des factionnaires, par des patrouilles; rue du Faubourg-Saint-Honoré, un poste fit feu sur lui. Il se faisait reconnaître, ce qui n'était pas toujours facile; conduit, promené de capitaines en colonels, de colonels en géné-

raux de brigade, de généraux de brigade en généraux de division, il finit par être mis en présence du général Douai, qui commandait en chef et qui avait son quartier dans une maison située à l'extrémité du boulevard Malesherbes, au-delà de l'église Saint-Augustin. M. Le Sage se désespérait. Que de temps perdu! Il était plus de cinq heures; qu'était-il advenu du ministère? Le général Douai l'écouta attentivement et commençait à dicter des ordres lorsqu'on lui remit une dépêche. Il la lut et, se tournant vers M. Le Sage, il lui dit : « Vous pouvez retourner au ministère de la marine, nous y sommes. »

X. — NOS CANONNIÈRES.

Le général Douai ne se trompait pas : « nous y étions. » Vers trois heures et demie du matin, M. Gablin entendit un cri perçant, un cri de femme : « Voici l'amiral! » Il accourut et se trouva face à face avec l'amiral Pothuau, qui, accompagné d'un officier de marine et d'un officier de la gendarmerie coloniale, venait, lui troisième, reprendre possession de son ministère et ajoutait ainsi un trait héroïque à une existence où l'héroïsme n'a jamais fait défaut. « Bonjour, Gablin; je suis content de vous revoir! » Il y eut une minute d'expansion; Mme Le Sage, qui avait reçu l'amiral, ne pouvait, malgré son énergie toute virile, retenir ses larmes. « Où est Le Sage? demanda le ministre. — Il vous cherche, répondit sa femme. — Comment, vous êtes seul? dit M. Gablin. — Non pas, répliqua l'amiral, mon corps d'armée est derrière moi. » Et en souriant il montrait trois gendarmes qui, l'arme au bras, marchaient posément de front dans la rue Royale et se dirigeaient vers le ministère.

Voici ce qui s'était passé. L'amiral Pothuau avait établi son quartier-général au Palais de l'Industrie, ne se doutant guère qu'il n'était séparé que par une cloison de l'ancien commandant en chef de la flottille insurrectionnelle Durassier, qui mourait des suites de sa blessure. L'amiral n'avait point dormi; involontairement, il regardait vers le ministère de la marine, qui se détachait en noir sur les flammes; il écoutait et de ce côté n'entendait plus que de rares coups de fusil. Il eut une inspiration, comme les grands cœurs en ont souvent; il fit appeler son aide-de-camp, M. Humann, un sous-lieutenant de gendarmerie coloniale, M. Jacquemot, et leur dit : « Allons voir un peu ce qui se passe chez nous! » Sur l'ordre de M. Jacquemot, trois gendarmes suivirent et, à distance respectueuse, « emboîtèrent le pas. » L'amiral mit le sabre en main et partit. Il traversa le faubourg Saint-Honoré, échappa à une fusillade qui lui vint on ne sait d'où et arriva paisiblement au ministère, où Mme Le Sage faillit s'évanouir de joie en le voyant. L'amiral n'était

pas entré que toutes les femmes du quartier, échevelées, pleurant, se jetaient sur lui, l'embrassaient, lui baisaient les mains et criaient : « Enfin ! vous voilà ! nous sommes sauvés ! » Oui, sauvés en effet, parce que ce seul homme venait de revenir dans sa maison souillée par la commune.

Le ministère était dans un désordre inexprimable; partout de la poudre répandue, des touries de pétrole brisées, des restes de victuailles, des bouteilles vides, des armes jetées au hasard et jusqu'à des blessés abandonnés au milieu des escaliers. Par l'état dans lequel on retrouvait l'hôtel, il était facile de deviner la grandeur du péril auquel on venait d'échapper. L'amiral donna ordre de rechercher les insurgés que l'on pourrait encore découvrir; puis il cria : « Au pavillon ! » On s'élança derrière lui dans les escaliers; il monta jusque sur les toits et fit couper la drisse du drapeau rouge, qui fut amené sous ses yeux. Quelques fédérés, encore embusqués derrière les épaulemens du jardin des Tuileries, tirèrent sur lui et ne le dérangèrent pas. Le 24 mai, le soleil se lève à quatre heures et dix minutes. Il n'était pas quatre heures encore, mais le jour blanchissait et permettait de distinguer les objets; les gens des Tuileries voyaient donc ce groupe d'hommes debout sur la toiture et ne leur épargnaient pas les balles. On hissa le drapeau tricolore, mais on ne put l'amarrer qu'à mi-mât, ce qui était de circonstance, car les pavillons en berne sont signe de deuil. M. Humann reçut ordre d'aller chercher une compagnie d'infanterie de marine et des fusiliers marins empruntés à la division Bruat, qui occupait le Corps législatif. M. Humann, qui était alors lieutenant de vaisseau, sauta sur un cheval abandonné dans les écuries du ministère, traversa la place de la Concorde, faillit être tué sur la place du Palais-Bourbon par un obus lancé des hauteurs de la rue de l'Université, et ramena au pas de course une compagnie de fusiliers commandée par le lieutenant de vaisseau Moye et la première compagnie du 2e régiment de marche que conduisait le capitaine Veyne. Lorsque cette poignée d'hommes sauta dans la rue Royale par-dessus la barricade, ce fut un cri de délivrance; tout ce qui n'avait pas fui, tout ce qui vivait encore dans ce quartier ravagé par l'incendie, se précipita vers ces braves gens et les étreignait en pleurant. Il y eut une immense clameur : « Vive les marins ! » Ces soldats de l'infanterie de marine appartenaient au bataillon du commandant Lambert, de l'existence duquel le tableau *les Dernières cartouches* a reproduit un épisode. Au moment où les troupes de marine venaient se grouper autour du ministère, le comte Roger (du Nord) accourait se mettre à la disposition de l'amiral Pothuau, qu'il ne quittait plus. Une heure après, la division Vergé prenait possession de la rue Saint-Florentin où les marins avaient déjà éteint l'incendie allumé dans l'hôtel

Talleyrand. Sur l'invitation de l'amiral, deux régimens furent immédiatement utilisés par le général Vergé, qui les lança à travers le jardin des Tuileries et put ainsi parvenir au Louvre en temps opportun. Le ministère de la marine était à l'abri d'un retour des fédérés, mais non point de tout danger, car la batterie du Père-Lachaise, ayant aperçu le drapeau tricolore, tirait dessus à toute volée. Heureusement les coups étaient trop « longs » et achevaient de bouleverser la place de la Concorde.

M. Humann, en traversant le pont, avait remarqué que la flottille, — ou, pour mieux dire, ce qui restait de la flottille, — était amarrée près du quai de la Conférence; il en prévint l'amiral Pothuau, qui décida immédiatement de la faire servir à la défense de Paris. Le capitaine de vaisseau Ribourt, — actuellement vice-amiral, — commandant en chef des batteries de Montretout, avait massé ses canonniers au Champ de Mars et en gardait un certain nombre sous sa main au ministère des affaires étrangères, où il se tenait de sa personne. C'est là que vers neuf heures du matin il reçut ordre de prendre le commandement des canonnières de la Seine et de remonter le fleuve en attaquant les positions des insurgés. Il avait déjà dirigé un détachement sur la rue de Lille pour essayer de combattre les incendies; ce fut en vain, trop de pétrole avait été versé par les soins d'Eudes et de Mégy; trois pauvres matelots, s'aventurant au milieu des brasiers, périrent écrasés sous l'écroulement d'un mur des archives de la cour des comptes; un autre détachement, commandé par le lieutenant de vaisseau de La Bédollière, filant par le quai des Tuileries, avait pénétré dans le Louvre pour aider les soldats de la division Vergé à sauver les musées. Le commandant Ribourt envoya promptement ses canonniers prendre possession des canonnières, et il se rendit au ministère de la marine, où il rencontra M. de Champeaux, qui y arrivait de son côté. Pour manœuvrer les canonnières, ce n'étaient ni les officiers ni les marins qui manquaient, c'étaient les mécaniciens. Comment en trouver au milieu du désordre où Paris se débattait et semblait près de succomber?

Les commandans Ribourt et de Champeaux ayant appris, je ne sais comme, que les mécaniciens des bateaux-mouches se réunissaient souvent à la prétendue frégate où l'on distribue des douches et des bains en aval du Pont-Royal, s'y rendirent et y furent fort mal reçus par une femme absolument effarée qui, à toute question, répondait : « Je ne sais pas. » Le commandant Ribourt prit son air le plus grave et dit : « Madame, nous avons besoin de mécaniciens afin d'aller avec nos canonnières jusqu'à Bercy couler bas une flottille de brûlots chargés de pétrole que la commune vient de lâcher sur Seine de façon à mettre le feu à tous les lavoirs, bateaux, établis-

semens de bains qui sont sur le fleuve. » La dame fit un bond; on venait de plaider *pro domo suâ*. Elle sortit en courant, suivie de MM. de Champeaux et Ribourt; elle s'arrêta dans une maison du quai d'Orsay et conduisit les deux capitaines de vaisseau chez le directeur même de la compagnie des mouches. On répéta à celui-ci la fable qui avait déjà eu bon succès. Sans prendre le temps de quitter ses pantoufles, le brave homme courut jusqu'à la rue Surcouf, entra dans un cabaret et en sortit bientôt avec quatre mécaniciens et deux patrons.

Trois canonnières ne paraissaient pas hors de service, la *Claymore*, le *Sabre* et la *Farcy*, mais on s'aperçut bientôt que la machine de cette dernière fonctionnait mal, en outre la vis de culasse manquait à la pièce; il fallut donc l'abandonner. La *Claymore*, commandée par le lieutenant de vaisseau Witz, le *Sabre*, commandé par le lieutenant de vaisseau Bourbonne, placés tous deux sous la direction du capitaine de frégate Rieunier, purent appareiller vers deux heures de l'après-midi; elles étaient accompagnées par une chaloupe, la *Vedette* n° 4, qui, conduite par l'enseigne Mercier, apportait les vivres, les munitions, servait d'estafette et enlevait les blessés. Dès leur arrivée au pont des Arts, elles prennent part au combat acharné qui se livrait dans la Cité, derrière la préfecture de police et le Palais de Justice incendiés par ordre de Ferré. Le lendemain, jeudi 25 mai, les deux canonnières, à bord de l'une desquelles le commandant Ribourt s'était rendu, remontèrent la Seine de façon à pouvoir battre les quais des Ormes, de Saint-Paul et des Célestins. Un peu plus tard, devançant nos colonnes qui marchaient parallèlement sur la rive droite et sur la rive gauche de la Seine, elles s'embossèrent à 100 mètres environ en aval du musoir sud du canal Saint-Martin. Là elles livrèrent un véritable combat naval.

Le pont d'Austerlitz, à son point d'attache sur la place Mazas, était formidablement défendu. Un large fossé, appuyé sur une barricade énorme, l'oblitérait complétement. La barricade, affleurant les parapets du quai, enveloppait toute la place et se reliait par derrière au dépôt municipal de pavés qui occupe l'intervalle compris entre le boulevard Mazas et la rue Lacuée. Porté vers le sud-ouest jusqu'au musoir du canal Saint-Martin, protégé au sud-est par la Seine, au nord par la gare de l'arsenal, cet ouvrage, d'une force extraordinaire, était armé de cinq pièces de 7, de cinq pièces de 4, de deux obusiers de 15 et d'une mitrailleuse. C'était, dans une position pareille, de quoi tenir, et longtemps, contre tout un corps d'armée. La division de l'amiral Bruat occupait le boulevard de l'Hôpital, la gare d'Orléans et débordait jusque sur la place Walhubert. La division Faron tenait les deux rives de la Seine : la rive gauche, par la brigade Derroja, massée dans le Jardin des Plantes; la rive

gauche par la brigade La Mariouse, abritée dans le magasin central de la ville, sur le quai Morland, arrêtée devant le canal par les insurgés qu'elle ne pouvait tourner en s'engageant sur le quai Bourdon où les greniers d'abondance incendiés interdisaient toute tentative de passage. Le feu de la barricade était tel qu'une batterie de six pièces établie sur le quai Saint-Bernard, devant la grille du Jardin des Plantes, fut abandonnée; elle fut du reste immédiatement remplacée par une demi-batterie de trois pièces de 12 qui, installée devant la rue Cuvier, ne broncha pas et tint vertement tête aux canons de l'insurrection. Nos troupes ne pouvaient arriver jusqu'à la terrible redoute du pont d'Austerlitz qu'en se glissant sur le bord de l'eau, par la berge même, et en jetant des planches sur l'embouchure du canal, dans la Seine. C'était fort difficile, mais non pas impossible; elles l'ont prouvé.

La division Bruat, la brigade Derroja, la brigade La Mariouse, tiraient sur la barricade, qui ripostait avec violence. Les canonnières lançaient d'énormes obus malgré le feu plongeant des insurgés, qui était des plus meurtriers pour elles. Le commandant Rieunier était blessé, l'enseigne Huon de Kermadec venait d'être tué. C'était une rumeur épouvantable, l'eau jaillissait sous les projectiles qui la fouettaient, les vitres éclataient dans les maisons, les détonations, répercutées sous les arches des ponts, roulaient comme un ouragan furieux, un coup n'attendait pas l'autre. Comme le comte d'Estaing au combat de Bender-Abassi, le commandant Ribourt aurait pu lancer son chapeau en l'air et s'écrier : « Feu babord, feu tribord, feu partout, feu dans ma perruque! » Au *Sabre* et à la *Claymore* était venue se joindre la *Mitrailleuse*, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Dupuis. C'était un bon renfort, et la canonnade n'en fut que plus vigoureuse. N'était-ce pas assez du feu des insurgés pour la pauvre petite flottille? Une pièce de la demi-batterie de la brigade Derroja, mal dirigée par négligence, envoya un paquet de mitraille à bord du *Sabre* et blessa un homme grièvement. Un enseigne de vaisseau, M. Germinat, monta en youyou et, traversant la Seine sous une tempête de mort, alla poliment prier l'officier d'artillerie de vouloir bien rectifier son tir.

Le seul moyen de permettre aux soldats de la brigade La Mariouse de sortir de l'île Louviers et d'assaillir la barricade était de chasser les insurgés qui occupaient le petit pont très solide qui franchit le canal, au-dessous de la gare de l'Arsenal. Le commandant Ribourt le comprit et donna des ordres en conséquence. Les canonnières firent un mouvement en avant, s'embossèrent juste en face du musoir, par le travers du courant de la Seine, et, ne répondant plus au feu de la barricade Austerlitz, lancèrent des tas de mitraille sur ce pont, qui fut promptement dégagé. Des

sapeurs du génie passèrent quelques planches sur les deux rives de la berge entre lesquelles le canal se dégorge dans la Seine. Bientôt une passerelle fut établie, et le 35e de ligne se massa en colonne d'assaut. Les batteries de droite et de gauche, les fortes pièces des canonnières tonnèrent pendant quelques minutes, puis tout se tut. Le colonel Vanche commanda : En avant! La colonne s'élança au pas de course le long de la berge, passa sous le pont d'Austerlitz, remonta par le quai de la Râpée et arriva derrière la barricade au moment où ses derniers défenseurs s'enfuyaient par la rue Lacuée. La division Faron avait accompli ce tour de force avec un aplomb et un entrain admirables; je suis persuadé qu'elle se serait rendue maîtresse toute seule de cette forteresse si terriblement armée; mais il est juste de dire que les canonnières n'ont pas nui à son succès et qu'elles ont singulièrement aidé au dénoûment. Elles ont été valeureuses au-delà de toute expression et n'ont reculé ni devant aucune difficulté, ni devant aucun sacrifice; un chiffre douloureux le constatera : sur un effectif de 82 hommes 26 furent tués ou blessés; près du tiers; c'est là une proportion absolument anormale.

Là s'arrête le rôle militaire des canonnières; elles n'ont plus qu'une surveillance incessante à exercer sur la Seine. Leur action a été prépondérante, elle a ouvert la rive droite dans la partie orientale de la ville, et a permis aux corps d'armée qui manœuvraient sur la rive gauche d'aller vers la Bastille, vers la mairie du XIe arrondissement, vers le Père-Lachaise, où les fusiliers marins sont arrivés « bons premiers » le vendredi 27 mai, et ont trouvé abandonnée la batterie qui foudroyait Paris depuis six jours; ils sont entrés aussi le lendemain à la Grande-Roquette, ainsi que je l'ai déjà raconté, mais trop tard pour sauver les héroïques victimes que la commune s'est enorgueillie d'avoir sacrifiées à ses haines. Pendant que nos marins poursuivaient leur œuvre de salut, pendant que les batteries mobiles de la marine, hissées dans l'église de la Trinité, sur les balcons de la rue Lafayette et ailleurs, démolissaient les grandes barricades sous le commandement du lieutenant de vaisseau Gaillard, et arrachaient un cri d'admiration au général d'artillerie Clappier (1), la rue Royale continuait à brûler. Qui ne se rappelle ces foyers horribles, dont les poutres en s'écrou-

(1) Le général d'artillerie Clappier, ayant mandé le commandant Ribourt, lui a dit : « Je n'osais compter sur des résultats aussi remarquables que ceux obtenus avec ces petites pièces portées dans les églises, sur les monumens ou aux étages élevés. Nous aurions certainement perdu beaucoup de monde sans ces pièces, dont le tir plongeant balayait les barricades que nos troupes devaient franchir. Dites cela au ministre, et ajoutez, je vous prie, que j'ai rarement vu des hommes aussi solides, aussi modestes et aussi calmes au feu que vos braves matelots. » (Extrait du rapport du commandant supérieur des batteries à M. le ministre de la marine.)

lant faisaient jaillir des débris enflammés; qui ne se rappelle ces murs éventrés, ces plaies vives de la demeure dévoilant ses secrets; qui ne se rappelle l'ardeur des pompiers, dont les premiers arrivés sur ces lieux désolés furent ceux de Marly-le-Roy, et luttèrent en vain pour arracher à l'incendie une proie qu'il ne lâcha plus? J'ai vu là un spectacle que je n'oublierai jamais. Parmi les sept malheureux qui furent asphyxiés dans les caves de la maison d'angle de la rue Royale et de la rue du Faubourg-Saint-Honoré se trouvaient le portier et sa femme. Lorsqu'après avoir pu creuser une tranchée sous les ruines embrasées, on fut parvenu jusqu'à eux, on les retrouva enlacés dans les bras l'un de l'autre. Le mari, M. Robardet, était facteur à la poste; ses camarades voulurent lui rendre les derniers honneurs. Il n'y avait plus alors de corbillards, car l'administration des pompes funèbres était encore au centre de l'insurrection. Un menuisier cloua deux cercueils dans lesquels on enferma les deux cadavres. Les bières furent placées sur une victoria, et, comme on n'avait pu se procurer de drap mortuaire pour les envelopper, on jeta dessus deux manteaux de facteur. On les conduisit à Saint-Augustin, puis au cimetière Montmartre. Tous les facteurs suivaient ce triste convoi; Paris les vit passer, s'en émut, et raconta sérieusement que M. Rampon, directeur des postes, avait été fusillé.

Pendant les cinquante-six jours que dura la lutte contre la commune, la marine n'a point ménagé son dévoûment; elle se donna sans réserve et avec un héroïsme constant à la cause de la civilisation outrageusement attaquée. Lors des derniers combats, pendant cette semaine maudite qui semble avoir résumé tous les épouvantemens de l'histoire, elle fut au premier rang de nos soldats, rivalisant de courage avec eux pour purger notre ville des sanglantes sanies qui la déshonoraient; autant que nul autre corps d'armée, elle eut l'esprit de sacrifice et d'abnégation. Elle a été dans nos rues, contre les barricades impies, contre les bandes d'assassins et d'incendiaires, ce qu'elle est sur les océans et sur les terres lointaines : brave, inébranlable et simple. Paris, pour lequel sans marchander elle a donné son sang, ne l'oubliera pas. Quant aux Parisiens, lorsqu'ils passent sur la place de la Concorde et qu'ils admirent le monument construit par Gabriel, qu'ils se souviennent qu'ils en doivent la conservation au docteur Mahé, chirurgien de la marine; à M. Gablin, chef du matériel, et à l'amiral Pothuau, qui, venant seul, comme un paladin des romans de chevalerie, reprendre possession de sa résidence, a, sans tarder, énergiquement mis en œuvre tous les moyens d'action dont il disposait, pour aider la France à reconquérir sa capitale.

MAXIME DU CAMP.

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

Quatorze ans après la découverte de Volta, vers 1813, un des plus illustres chimistes de l'Angleterre, Humphry Davy, fit une expérience mémorable. Il prit deux charbons rouges, les éteignit sous le mercure et, les ayant taillés en pointe, il les mit en contact et fit passer entre eux le courant d'une pile : les deux pointes s'échauffèrent; il les écarta, et il vit se produire entre elles une flamme légèrement convexe qu'il nomma l'*arc électrique*. Elle avait un éclat comparable à celui du soleil, une température si élevée que le platine y fondait comme de la cire, et que le fer y brûlait en projetant des étincelles. Cet arc se formait dans le vide aussi bien que dans l'air; on pouvait l'agrandir jusqu'à 10 centimètres en reculant les conducteurs, après quoi il s'éteignait et ne pouvait être rallumé qu'en remettant les charbons en contact. C'était une expérience très belle, mais très coûteuse, car la pile était énorme en surface et comptait 2,000 élémens. Aussi Davy ne songea pas un instant à en faire le principe d'un nouvel éclairage. Cette idée ne pouvait venir et se réaliser qu'après de nombreux progrès dans l'art d'engendrer l'électricité. Ces progrès sont loin d'avoir atteint leur terme, mais ils sont assez avancés pour donner à la lumière électrique une place et même la première place dans l'éclairage de luxe. Ce qu'elle avait de trop vif dans son éclat a été adouci; on a corrigé la crudité de sa couleur, et l'invention récente de M. Jablochkof lui a donné la fixité qui lui avait jusqu'à présent fait défaut. Adoptée déjà dans plusieurs lieux de réunion, elle y a apporté une illumination splendide, inoffensive et agréable d'aspect. Au mérite d'un éclat incomparable elle ajoute celui d'une économie inespérée. Toutes ces qualités nous amènent à expliquer dans cette étude les procédés qui servent à la produire et les règles qu'il est nécessaire de suivre quand on veut l'utiliser.

I.

Il est toujours difficile de donner sans figures une description intelligible des appareils compliqués de la physique, et d'autre part le lecteur qui veut la comprendre doit s'imposer un sérieux effort d'attention. Je tâcherai de diminuer cet effort en supprimant tout détail.

Les physiciens ont d'abord cherché à perfectionner la pile de Volta. Becquerel père a imaginé les piles à deux liquides, que Grove, Daniell et Bunsen ont perfectionnées et agrandies et qui ont acquis une énergie très supérieure à celle des piles qu'employait Davy. Mais elles ne donnent le courant qu'au prix d'une quantité considérable de zinc qui se dissout dans les acides, elles coûtent très cher, elles répandent des vapeurs qui pénètrent partout, attaquent tout, et que l'homme ne peut respirer sans les plus graves dangers. C'est l'instrument le moins propre à être introduit dans les habitations. On y a renoncé.

On s'est heureusement tourné d'un autre côté. L'illustre Faraday a découvert que, si on approche brusquement d'un aimant un fil de cuivre isolé, enroulé sur un noyau de fer, on y développe aussitôt un courant éléctrique très intense, mais de durée très courte, qu'on a nommé *courant d'induction commençante*. Si on éloigne ensuite brusquement le noyau de fer, on fait naître un deuxième courant d'induction dite *finissante*, inverse du premier, d'aussi courte durée, et d'intensité encore plus grande. Bientôt après cette découverte capitale, Pixii et Clarke imaginèrent les premiers électro-moteurs. Celui de Clarke consiste en un électro-aimant qu'on fait tourner rapidement, et dont les deux extrémités passent à chaque demi-tour tout près des pôles d'un aimant fixe. Toutes les fois qu'elles s'en approchent, il s'y produit un courant d'induction commençante, et il en naît un autre d'induction finissante, contraire au premier, quand elles s'éloignent. Ces alternatives se reproduisent à chaque demi-tour, et l'on obtient, avec une rotation rapide, une énorme quantité d'électricité parcourant les fils dans des directions alternativement opposées.

Un professeur belge, nommé Nollet, eut l'idée d'agrandir la machine de Clarke. Il distribua sur une roue tournante quatre-vingt-seize bobines à noyau de fer, passant à chaque tour devant quatre-vingt-seize aimans fixes, et développant chacune quatre-vingt-seize courans doubles qu'on recueille dans un circuit commun. Avec cet appareil, Nollet espérait décomposer l'eau et employer à l'éclairage

les gaz provenant de cette décomposition. C'était un projet insensé, on le vit bientôt; mais il se trouva heureusement que ces courans successifs et inverses, lancés entre deux charbons, y allumaient l'arc électrique, que la lumière en était considérable, et que la dépense se réduisait à l'emploi d'une machine à vapeur pour faire mouvoir l'appareil. M. Reynaud, alors directeur des phares, n'hésita point à employer cette lumière électrique pour l'éclairage des côtes, et il y trouva à la fois de l'économie, une plus grande portée et surtout un éclat de lumière incomparablement supérieur. D'autre part, une compagnie industrielle (l'Alliance) se forma pour exploiter le brevet de Nollet, et, grâce à l'intelligence d'un mécanicien fort habile, M. van Malderen, elle put construire un nombre considérable de machines excellentes qui ont aujourd'hui fait leurs preuves de constance et de durée. On ne peut leur reprocher que le prix excessif auquel on les maintient malgré l'expiration du brevet, et aussi la faiblesse des aimans permanens qui entrent dans leur construction. Ce n'est point ici le lieu de décrire toutes les machines qui ont été imaginées dans le même dessein; je passe donc sous silence celles de MM. Siemens, Wilde et Ladd, pour arriver à la plus originale de toutes, celle de M. Gramme.

M. Gramme est presque Français, étant originaire du duché de Luxembourg. Il ne se tiendra point pour offensé si je rappelle qu'il était, il y a peu d'années, un simple ouvrier, à la vérité fort instruit et très préoccupé de l'électricité. Il inventa tout d'abord un régulateur, puis la machine qui porte son nom. Je fus le premier confident de ses projets et son parrain devant l'Académie des sciences. Il a reçu depuis la récompense de ses travaux et s'est élevé bien vite, de la modeste situation qu'il occupait, jusqu'à la réputation, jusqu'à la fortune, jusqu'à la Légion d'honneur. Je vais essayer de donner l'idée de son appareil. Que l'on se figure un anneau de fer ficelé sur tout son contour par un fil de cuivre isolé, continu. On fait tourner cet anneau autour de son axe, entre les pôles opposés d'un aimant; deux courans électriques se développent en même temps dans les tours voisins des pôles, et tous les deux viennent aboutir aux parties de la spirale placées en croix avec ces pôles. C'est là qu'on les recueille dans un sens qui est toujours le même; de sorte que la machine est une pile véritable dont la puissance déjà très grande peut encore être augmentée en profitant d'une remarque due à Wheatstone. On remplace l'aimant permanent par un électro-aimant entouré de fils, dont le magnétisme permanent est très faible, mais qui est susceptible de prendre une aimantation temporaire énorme par le passage d'un courant dans le fil dont il est enveloppé. On commence par mettre la roue en mou-

vement, le magnétisme permanent de l'aimant y fait naître un courant d'induction qui est faible; on le fait passer dans le fil de l'électro-aimant, celui-ci reçoit alors une aimantation plus grande et développe un courant induit plus fort. De cette façon, le courant et l'aimantation s'exagèrent tous les deux par leur réaction réciproque, jusqu'à atteindre tous deux une limite de puissance, et la machine un maximum d'électricité.

Un autre inventeur français, M. Lontin, a fait usage d'un principe différent et non moins fécond. Il compose sa machine de deux parties : l'une dite *amorceur*, l'autre analogue à l'appareil Nollet, avec cette différence que les aimans fixes sont remplacés par des fers doux entourés de fils; de sorte que, si on faisait passer un courant dans ces fils, il transformait les fers doux en aimans beaucoup plus énergiques que ceux de la machine Nollet, et bien plus aptes à engendrer l'électricité qu'on cherche à obtenir. Or l'amorceur est précisément chargé de développer un premier courant et d'aimanter les fers doux. La machine Lontin est susceptible d'une puissance indéfinie, il suffit d'augmenter le nombre et l'étendue des bobines induites et des électro-aimans pour accroître le nombre et la force des courans; elle peut allumer à la fois plusieurs lampes, soit dans le même courant, soit dans des conduits différens.

L'invention de ces belles machines ne résout qu'une partie du problème; elles fournissent l'électricité, il faut maintenant la diriger entre les deux charbons de Davy. Or ces charbons s'usent à la fois parce qu'ils brûlent et parce que le passage du courant transporte leur matière d'un pôle à l'autre, d'où il suit que la distance des pointes augmente peu à peu, et l'arc s'éteindrait bientôt, si l'on n'avait un moyen de les rapprocher continuellement pour compenser l'usure. Cela exige un appareil, un régulateur mécanique. Il est peu de problèmes qui se soient imposés avec une nécessité aussi impérieuse, il n'en est point qui aient provoqué des solutions plus nombreuses. On compte une légion d'inventeurs : Dubosq, Foucault, Serrin, Carré, Gramme, Lontin, Archereau, etc., et il y en a autant à l'étranger qu'en France. Leurs appareils, délicats et précis comme des horloges, diffèrent par les détails, mais se rencontrent dans un principe commun que j'essaierai d'expliquer. Les deux charbons, fixés entre des pinces de métal, se rapprochent jusqu'au contact par l'effet d'un mécanisme à ressort. Aussitôt la lumière jaillit, et le courant passe; mais dans son trajet il contourne une électro-aimant qui alors attire un levier, et le mouvement de ce levier, antagoniste du ressort, écarte les charbons pour développer l'arc. Cet arc vient-il à s'éteindre, l'action

du levier cesse, celle du ressort recommence, les pointes se replacent en contact, et l'effet se reproduit.

Malgré tous les soins qu'on donne à la construction des régulateurs, il est évident que la solution qu'ils apportent est incomplète. Ils laissent les charbons en repos pendant que la distance des pointes augmente jusqu'à une limite déterminée. Pendant tout ce temps, le courant diminue et la lumière baisse; puis tout à coup survient un rapprochement brusque qui produit dans le régime de la lumière une modification subite, plus ou moins profonde, et qui, renouvelée à de courts intervalles, nuit à la fixité de l'éclairage et a été jusqu'à présent un obstacle à l'emploi de l'électricité.

Toute lampe veut une mèche. Celle des régulateurs est composée de deux charbons qu'on ne peut préparer avec trop de soin et qui ont exigé presque autant d'essais que les appareils eux-mêmes. On les a d'abord taillés en longs crayons dans les dépôts durs qui s'accumulent au fond des cornues où l'on prépare le gaz d'éclairage; puis on les a formés directement en comprimant du charbon pur sous la presse hydraulique. M. Edmond Carré a imaginé de les imbiber de sirop de sucre, de les faire cuire au rouge pour transformer ce sirop en charbon, qui remplit les interstices et augmente la densité. Répétée plusieurs fois, cette opération a donné des crayons très régulièrement moulés, très durs, sonores et brillans comme des métaux. Enfin M. Reynier vient de les couvrir d'une couche de nickel, qui brûle difficilement à l'air, qui les préserve et en retarde la combustion jusqu'à l'extrémité même. Malgré toutes ces précautions, une lampe use 40 centimètres de charbon par heure, ce qui ne laisse pas d'être une dépense. Par l'histoire de tous ces essais, on voit à quel prix l'industrie achète les applications des sciences. Que de temps dépensé, que d'efforts accumulés pour vaincre les rébellions de la matière! et, pour quelques succès rares, que d'illusions continuées, malgré l'évidence, jusqu'à l'absurde et quelquefois jusqu'à la folie! Mais rien ne corrige les hommes de l'esprit d'invention.

Pendant que des mécaniciens cherchaient des régulateurs, un jeune officier russe, M. Jablochkof, trouvait le moyen de s'en passer. Venu à Paris pour travailler les applications scientifiques, il reçut l'hospitalité dans un atelier où elle n'est refusée à personne, chez M. Breguet, et là, après quelques essais, il imagina de placer côte à côte et verticalement deux crayons de charbon, séparés par une petite lame de plâtre et réunis à leur sommet par deux pointes. Le courant électrique entre par l'un d'eux, sort par l'autre et allume d'abord le sommet. Une fois mis en train, l'arc échauffe la

partie supérieure du plâtre, la fond, la réduit en fumée et supprime par là, peu à peu et de haut en bas, l'obstacle qui séparait les charbons. L'appareil s'use doucement et lentement, savoir, les charbons comme la mèche, le plâtre comme la cire d'une bougie. Tout marche avec la régularité la plus absolue, sans affaiblissement ni redoublement d'éclat, avec autant de constance que la meilleure lampe. C'est ainsi que l'on finit presque toujours par trouver la solution simple après l'avoir cherchée par des chemins compliqués. A la vérité, la bougie Jablochkof offre le double inconvénient de ne point se rallumer quand elle a été une fois éteinte, et d'exiger l'emploi de machines à courans alternatifs; mais elle rachète ces désavantages par sa simplicité et par cette circonstance qu'on en peut placer dans un circuit, à la suite l'une de l'autre, autant que le permet la force de la machine, ce qui facilite singulièrement les canalisations.

II.

Il convient maintenant de faire une étude détaillée de la lumière électrique, et tout d'abord l'anatomie exacte de l'arc lui-même. Comme il est trop brillant pour que l'œil en supporte l'éclat, on le projette habituellement sur un écran blanc par le procédé de la lanterne magique, ce qui en donne une image fidèle, mais dont l'éclat s'est affaibli parce qu'elle est agrandie et que la lumière venue d'un seul côté se dissémine ensuite vers toutes les directions. On y distingue d'abord les deux charbons, très brillans à leurs pointes, refroidis et noirs un peu plus loin. C'est à ces pointes surtout qu'est la source de la lumière électrique, aussi blanche, aussi pure que celle du soleil. C'est une ardente fournaise incessamment agitée par de tumultueux mouvemens, par une continuelle ébullition, par des gaz qui s'échappent, par des étincelles arrachées. Peu à peu la pointe positive, qui est la plus chaude et la plus brillante, diminue et s'amincit, pendant que l'extrémité négative grossit à vue d'œil. Il est clair que la matière enlevée de la première est transportée sur la seconde. En réalité et sans qu'on puisse l'expliquer, il se fait un double transport dans les deux sens à la fois, mais plus abondant du pôle positif au pôle négatif, ce qui doit tenir à la différence des températures. Enfin l'œil distingue, dans l'espace qui sépare les deux charbons, une lueur agitée, un gaz allumé, une flamme transparente : c'est l'arc, une lumière qui n'est pas blanche comme celle du soleil, mais d'une teinte spéciale, bleu violet. C'est elle qui donne à l'éclairage électrique la couleur qu'on lui reproche et qu'on peut toujours diminuer en resserrant les charbons.

On ne pourra donner de ces phénomènes une explication complète que le jour où l'on connaîtra la constitution du courant électrique; et, comme on n'en sait pas aujourd'hui le premier mot, force est de se contenter d'idées vagues. On admet que le courant électrique, une fois commencé par le contact des charbons, se continue, quand on les sépare, à travers leur vapeur qui sert de conducteur, vapeur formée par la température élevée, entraînée par le courant et illuminée pendant son trajet. Vient-elle à manquer, le courant s'arrête et tout s'éteint. Quant à cette immense température, c'est une loi physique que le courant électrique échauffe tous les corps qu'il traverse en raison de la résistance qu'ils lui opposent, et il est tout simple que, trouvant dans cette vapeur, en un espace restreint, une résistance immense, il y produise la plus haute température connue.

Quoi qu'il en soit de cette explication, prenons le phénomène en bloc, aussi bien dans les charbons que dans l'arc, et mesurons la quantité de lumière émise. Quand deux luminaires placés à la même distance éclairent également, on dit qu'ils sont égaux en quantité. Si, pour obtenir des éclairemens égaux, il faut reculer l'un d'eux à une distance double, ce qui réduit son effet au quart, il vaudra quatre fois plus que l'autre; s'il faut l'éloigner trois fois plus, on en conclura qu'il est neuf fois plus fort, et en général les quantités de lumière émises par deux luminaires sont en raison directe du carré des distances où il faut les mettre pour qu'ils éclairent également. On est convenu en outre de comparer tous les foyers à une lampe carcel de grand modèle qui brûle en une heure 42 grammes d'huile épurée de colza, et dès lors on dira, pour exprimer une quantité de lumière quelconque, qu'elle est égale à un, deux ou cent becs carcel. Ceci compris, chercho s la valeur d'un régulateur électrique. Parmi toutes les évaluations qui ont été publiées, je vais choisir celle qui me paraît la plus incontestable, ayant été effectuée par un de nos maîtres en mécanique appliquée, M. Tresca. L'appareil étudié par M. Tresca était une machine Gramme de grand modèle exécutant 1,000 tours à la minute. Il fut reconnu qu'avec cette vitesse elle donnait dans un régulateur Serrin une quantité de lumière équivalente à 1860 becs carcel. Ce nombre est énorme, si énorme qu'il dépasse la limite des comparaisons que notre esprit sache faire avec précision. On donne une idée plus exacte de cette immense production en disant, par exemple, que pour faire la même somme de lumière il faudrait brûler 78 kilogrammes d'huile, à peu près un hectolitre, en une heure, ou bien le volume de gaz d'éclairage contenu dans un ballon de 9 mètres de diamètre; mais il ne faut pas croire que tous les éclairages électriques ont une aussi

formidable puissance, tout dépend de la force des machines et de la vitesse qu'on leur donne. L'appareil de Nollet n'atteint pas plus de 250 becs carcel. Celui de M. Lontin permet de produire à la fois jusqu'à 16 courans qui peuvent chacun allumer un régulateur distinct valant environ 80 ou 100 becs; enfin, avec la bougie Jablochkof, on descend aisément jusqu'à 50. On verra plus loin que cette limite peut encore être abaissée.

Mais ce n'est pas seulement au point de vue de la quantité qu'il faut comparer les diverses lumières. Accumulez autant de lampes que vous le voudrez, vous ne ferez jamais le rayonnement éblouissant de l'arc ou du soleil, il leur manquera toujours ce que l'on nomme l'*éclat*, qualité spéciale que nous allons chercher à définir. Si deux luminaires *de même étendue* envoient la même somme de lumière, ils ont le même éclat. Mais si l'un émet deux, trois ou cent fois autant de lumière que l'autre, on dit qu'il a deux, trois... cent fois autant d'éclat. On mesure donc l'éclat de divers foyers par la quantité de lumière qu'ils envoient à surface toujours égale. Par exemple l'éclat de la lune est inférieur à celui d'une bougie et incomparablement plus faible que celui du soleil. Pour augmenter la portée des phares, Fresnel a imaginé des lampes à mèches concentriques séparées par des intervalles où circule un courant d'air. On superpose jusqu'à 6 mèches, et l'on comprend que, celles du centre mêlant leur lumière à celles de l'extérieur, l'éclat total est augmenté. Il serait six fois égal à celui d'une mèche unique, si les flammes étaient transparentes; mais M. Allard, dans un savant travail sur les phares, a prouvé qu'elles absorbent une partie des rayons qui cherchent à les traverser, et que l'éclat de 5 mèches n'est que trois fois celui d'une seule. Eh bien, M. Allard a reconnu que la lumière électrique est 255 fois aussi éclatante que 5 mèches de phare, et 600 fois autant qu'une seule, ce qui la place comme qualité incomparablement au-dessus de nos flammes les plus brillantes.

Comparons-la d'autre part au soleil, qui est la limite supérieure de tous les éclats connus. Cette comparaison peut être faite de deux façons, par le rapport des temps qu'il faut mettre pour avoir des images photographiques égales avec l'arc et avec le soleil, ou bien par la mesure directe des éclairemens. MM. Fizeau et Foucault, par le premier procédé, trouvent que l'éclat du soleil n'est que deux fois et demie supérieur à celui de l'arc. Quant à la deuxième méthode, elle a prouvé que les charbons égalent l'éclat du soleil avec une machine énergique. C'est donc comme un fragment très petit de l'astre lumineux que les Titans modernes ont dérobé au ciel. Il est même probable qu'on dépassera cette limite, si ce n'est déjà fait; et ce n'est point étonnant, si l'on considère que notre

soleil n'occupe point le premier rang dans le monde. C'est un astre déjà vieilli, assez avancé dans son refroidissement et dont la lumière jaunâtre commence à se rapprocher de la couleur des flammes.

En résumé, comme quantité et qualité, la lumière électrique dépasse de beaucoup celles des flammes, et comme éclat elle approche ou même dépasse celui du soleil. Or c'est précisément cette immense profusion de pouvoir éclairant qu'on reproche à la lumière électrique. On se dit qu'elle est exagérée, qu'elle dépasse nos besoins, qu'elle embarrasse par son excès, qu'il faudrait la diviser, et l'on soutient qu'elle n'est pas divisible. Les gens qui tiennent aux vieilles habitudes, que le progrès effraie par instinct, et ces gens sont nombreux dans notre pays, ne voient dans cette splendeur et dans cet éclat qu'un nouveau motif de répulsion. « Quand vous regardez la lumière électrique, disent-ils, vous voyez tout autour comme les rayons divergens d'une auréole céleste; puis, après la contemplation de ce point lumineux, il reste dans la vue des taches de toutes couleurs qui semblent se promener dans l'espace; on n'y échappe point en fermant les yeux, c'est une véritable cécité, momentanée sans doute, mais il n'est pas sans exemple qu'elle ne devienne éternelle. L'un des plus éminens physiciens de la Belgique, M. Plateau, a payé par la perte totale de la vue les observations qu'il a trop longtemps continuées sur ces couleurs accidentelles. » J'accorde tout cela; la lumière électrique a les mêmes dangers que celle du soleil : il faut s'éclairer par elle, il ne faut point la regarder. Est-il bien certain d'ailleurs qu'on ne puisse ni diviser la lumière électrique ni réduire son éclat jusqu'à le rendre tolérable? C'est ce que nous allons voir.

Pour ce qui est de l'éclat, rien n'est plus facile que de le réduire autant qu'on le veut; il suffit de couvrir la flamme avec un gros globe opalescent. Celui-ci la cache, reçoit tous les rayons qu'elle émettait et les disperse absolument comme s'il était lumineux lui-même. Il ne fait rien que se substituer à la source première, mais en l'agrandissant, et s'il est dix mille fois plus étendu qu'elle, il réduit son éclat au dix-millième; comme rien ne limite sa grosseur, rien ne limitera cette réduction, qu'on peut continuer jusqu'à satisfaire les rétines les plus susceptibles. A la vérité, ce procédé absorbe et anéantit une notable portion de la lumière émise; mais, quand on est riche, il ne faut pas regarder à la dépense, et un peu de prodigalité ne messied pas.

Voyons maintenant ce qui concerne la divisibilité de l'arc. Il y a longtemps que M. Le Roux a imaginé un mode de division fort ingénieux qui consiste à diriger alternativement le courant d'abord

vers un premier régulateur, ensuite vers un second, de manière à éteindre l'un quand on allume l'autre, et lorsque la durée de ces alternatives est réduite au vingt-cinquième d'une seconde, les extinctions cessent d'être sensibles, et chaque lampe paraît émettre une lumière continue. Les bougies Jablochkof, quand on diminue la grosseur et la distance des deux charbons, permettent une division plus grande encore, jusqu'à 50 becs, et comme on peut les placer en succession dans le même circuit, on pourrait remplacer les 1,860 becs de M. Tresca par 37 lumières distinctes réparties en divers points d'un même circuit, suivant les besoins de l'éclairage. Il y aurait de quoi entretenir toute la rampe d'un théâtre gigantesque.

Enfin l'on peut pousser la division beaucoup plus loin encore en profitant des nouvelles et remarquables expériences que vient de faire M. Jablochkof et que je vais décrire. M. Jablochkof prépare un immense condensateur électrique au moyen d'une étoffe de taffetas gommé garnie sur ses deux faces par une lame mince d'étain et repliée ensuite pour occuper peu d'espace. Chacune des deux lames métalliques est mise en rapport avec les deux rhéophores d'une machine à courans alternatifs; elle offre aux deux électricités une grande surface où elles peuvent s'attirer, s'accumuler et se condenser jusqu'au moment où, le sens du courant changeant, elles disparaissent pour faire place à des électricités contraires qui subissent à leur tour la même condensation. Il est clair que ces phénomènes modifient profondément le régime de circulation électrique dans les fils, et l'expérience prouve qu'il en est ainsi. Quand on interrompt le fil de communication en un point, il s'y produit des étincelles brillantes jaillissant comme des traits de feu, enveloppées d'une flamme jaune fort lumineuse et accompagnées d'un ronflement sonore, sorte de son musical de même hauteur que le bruit de la machine : ce qui prouve que les intervalles périodiques de la production des étincelles sont les mêmes que ceux de la formation des courans. Cette expérience, une des plus brillantes qu'on puisse faire en électricité, où il y en a tant de brillantes, n'est point complétement expliquée et sera l'objet d'études ultérieures. Pour le moment, elle conduit à ce résultat pratique, le seul qui nous intéresse : c'est qu'en introduisant un condensateur dans le circuit, on peut doubler le nombre des bougies qu'il est capable d'entretenir; mais la lumière de chaque bougie est réduite de la moitié, elles valaient cinquante becs, elles sont ramenées à vingt-cinq, et, puisqu'il y en a deux fois plus, tout se réduit à une plus grande division de l'éclairage. Il n'est point désirable d'aller au-delà, car, si l'éclairage électrique a quelque raison d'être adopté un jour,

c'est à la condition d'être au moins vingt fois plus beau que celui des lampes.

On a cependant cherché à pousser la division plus loin encore en intercalant dans le circuit des fils de platine très fins qui rougissent et sont autant de petites lampes; mais leur éclat est rouge et leur éclairement faible; en voulant l'augmenter, on les fond. Un Anglais, M. Kind, a tenté de les remplacer par des charbons très déliés. Après bien des essais infructueux, on avait paru abandonner ce procédé; on y est revenu depuis que M. Edmond Carré a réussi à préparer de véritables fils de charbon aussi minces que des fils de fer; ils ne fondent pas, mais ils brûlent dans l'air, et, quand on a voulu les placer dans le vide, on a trouvé qu'ils se volatilisent. Il faut y renoncer. M. Jablochkof a fait une expérience bien meilleure : il fait passer les courans alternatifs dans le fil intérieur d'une machine de Ruhmkorff, ce qui donne dans le fil extérieur des courans induits également alternatifs, mais de tension plus grande, capables de se propager sur l'arête d'une feuille de kaolin, de l'illuminer et de maintenir autant qu'on le veut cette incandescence. C'est une belle expérience de physique; nous ne lui croyons pas d'avenir pratique.

III.

Tout le monde a remarqué que la lueur des becs de gaz paraît jaune orangé quand on les allume avant la nuit, il en est de même quand on la compare aux globes de lumière électrique qui brillent chaque soir près de l'Opéra ou devant les magasins de la Belle-Jardinière. L'œil est un organe si complaisant, et l'on s'est tellement habitué à cette couleur jaune de l'éclairage ancien, qu'on ne la lui reproche plus, tandis qu'on accuse d'être blafarde la lumière électrique, qui ressemble à celle du jour. Cette question mérite d'être traitée à fond. On sait depuis Newton que la lumière émise par les foyers est complexe; elle est toujours composée d'un mélange de rayons qu'on nomme simples, que le prisme sépare, étale et range, par ordre de déviations inégales, dans une image allongée que l'on nomme spectre. Ces rayons affectent différemment l'œil; leurs teintes se suivent par dégradations insensibles et harmonieuses en passant par sept types principaux qui sont le rouge, l'orangé, le jaune, le vert, le bleu, l'indigo et le violet. Ces couleurs simples sont les élémens de toutes les teintes possibles et des flux lumineux émis par tous les luminaires possibles. Mais il s'en faut que ces luminaires les contiennent toutes et en égale proportion.

Par exemple, l'arc électrique qui se produit entre un métal tel que l'argent et un charbon ne contient que deux bandes vertes, et si on remplace l'argent par d'autres métaux, le spectre obtenu est toujours formé par des traits brillans épars que séparent de larges espaces obscurs. Ces lumières sont donc très incomplètes et ne pourraient en aucun cas servir à l'éclairage.

Voyons maintenant les flammes de l'huile ou du gaz. Elles se résolvent en un spectre continu; le rouge, l'orangé et le jaune y sont très abondans; il y a peu de vert, presque point de bleu, il n'y a pas de violet ou presque pas. Ces flammes sont donc riches en couleurs peu réfrangibles, ce qui leur donne la teinte orangée, pauvres en rayons très déviés, et privées d'indigo et de violet. On pourrait leur enlever ce qu'elles ont de trop, le rouge; il est impossible de leur ajouter l'indigo et le violet, qui leur manquent; elles pèchent par défaut, c'est la cause de leur infériorité.

La lumière électrique est plus complexe; elle vient à la fois des charbons et de l'arc et diffère suivant l'une ou l'autre de ces deux origines. Celle qui vient des charbons est blanche; elle est absolument la même que la lumière du soleil et contient tous les rayons simples dans les mêmes proportions. Elle est complète et parfaite, elle remplace l'éclairage du jour sans le modifier en rien. Il n'en est pas de même de celle que l'arc envoie; elle est bleu violet, et son spectre, porté tout entier vers les couleurs les plus réfrangibles, est inverse de celui des lampes : il contient peu de rouge, beaucoup de bleu et un manifeste excès de violet. C'est la lumière de cet arc qui donne à l'éclairage électrique cette teinte bleuâtre un peu crue qu'on signale avec raison; mais, s'il pèche, ce n'est point par défaut, c'est par excès. Or, si l'on ne peut pas ajouter à la lumière des lampes ce qui lui manque, on peut retrancher des rayons électriques ce qu'ils ont de trop.

Pour faire comprendre comment se fera cette correction, je me vois obligé d'entrer un peu plus profondément dans l'étude de l'optique. La lumière est le produit de vibrations qui se propagent avec une grande vitesse dans le milieu éthéré qui remplit le monde, comme le son est le produit de vibrations transmises par l'air. Notre œil les reçoit, les accuse et les apprécie, comme l'oreille fait des sons, et les couleurs diffèrent entre elles comme les notes de la musique. Le rouge est, comme les sons graves, produit par les vibrations comparativement lentes; le violet, comme les notes aiguës, résulte d'oscillations plus rapides, et ce qui complète l'analogie, c'est que l'œil cesse de voir les vibrations trop rapides ou trop lentes, comme l'oreille cesse d'entendre les notes trop aiguës ou trop graves; mais ces vibrations extrêmes existent : il y en a

qui se dévient moins que le rouge, que notre œil ne voit pas; il y en a qui s'étalent au-delà du violet, que nous ne percevons pas davantage. Les premières sont des rayons de chaleur, très abondantes dans le spectre des flammes, les dernières existent en très grande proportion dans la lumière de l'arc; ce sont celles-là qu'il faut d'abord étudier, et faire disparaître ensuite.

On peut en constater l'existence de deux manières, la première en recevant le spectre de l'arc sur une feuille de verre préparée pour la photographie; l'image se dessine très faiblement dans le rouge, et de mieux en mieux jusqu'au violet; mais elle ne s'arrête pas là, elle se prolonge et s'accentue bien au delà, ce qui prouve l'existence de ces radiations ultra-violettes à vibrations très rapides que notre œil ne voit point, mais qui sont éminemment propres à donner l'impression photographique. Le second procédé mérite qu'on s'y arrête. Nous prenons une dissolution de sulfate de quinine, et avec un pinceau nous l'étendons sur le spectre du rouge au violet. Rien ne se produit dans le rouge; mais à partir du bleu on voit apparaître sur la trace du pinceau une teinte blanchâtre, qui s'exagère dans le violet et qui devient encore plus vive dans les rayons qui dépassent le violet. Le sulfate de quinine a donc la propriété de changer les rayons bleus, violets et ultra-violets en lumière blanche, c'est-à-dire d'enlever à l'éclairage de l'arc les couleurs qui s'y trouvaient en excès, de les transformer en lumière blanche, et par là de rendre visibles et utilisables des radiations que l'œil ne saisissait pas, qui étaient inutiles et qui maintenant s'ajoutent par surcroît à celles qu'il percevait. Une simple infusion d'écorce de marronnier d'Inde peut remplacer le sulfate de quinine; les verres d'urane et beaucoup d'autres matières agissent de la même façon et nous offrent le moyen facile de supprimer dans la lumière électrique la teinte et les rayons qu'on lui a si souvent reprochés. Cette suppression est nécessaire à d'autres égards. On prétend que ces rayons ultra-violets attaquent les humeurs de l'œil et sont l'origine de graves maladies.

IV.

Je dois pourtant avouer que l'arc électrique a ses défauts, un surtout qui lui fermera bien des portes : il chante. Je veux dire qu'il fait entendre une note grave continue, comme le bourdonnement d'un essaim de mouches, comme les poteaux des télégraphes aériens, comme une harpe éolienne. Ce n'est point, si l'on veut, une note désagréable, mais il ne faudrait pas l'avoir toujours dans l'oreille. Ce qui la produit, c'est la succession des courans alternatifs.

L'arc s'allume et s'éteint à chaque changement de direction avec un petit bruit à chaque fois. Périodiquement renouvelé à périodes égales, ce bruit devient un son : c'est le même que rend la machine, et quand on met les bougies dans les globes, ceux-ci forment des résonnateurs et exagèrent la note. La machine Gramme seule fournit une lumière silencieuse, parce quelle n'a point d'inversion dans le sens des courans. A côté de cet inconvénient dont on ne peut dissimuler la gravité, il faut dire à la décharge de l'arc électrique qu'il n'altère point la composition de l'atmosphère et ne développe point de chaleur.

Dans les flammes ordinaires, la production de lumière est un phénomène secondaire qui accompagne la combinaison chimique du combustible avec l'oxygène de l'air. Cette combinaison a le double inconvénient d'enlever à l'atmosphère la partie respirable et de la remplacer par de la vapeur d'eau et de l'acide carbonique. Ce dernier, bien qu'il ne soit pas aussi malfaisant qu'on l'avait cru, n'a cependant pas très bonne réputation, et ce qu'on peut dire de mieux en sa faveur, c'est qu'il ne tue pas. L'éclairage ancien a donc le grave inconvénient d'altérer l'air. Il n'en est pas de même du nouveau, qui n'est pour rien dans les changemens de composition du milieu respirable. La combinaison chimique mérite encore un autre reproche. En même temps que la lumière, elle développe une telle chaleur qu'elle rend les ateliers inhabitables. L'arc électrique au contraire n'est pas chaud; c'est une circonstance bien étonnante au premier abord. Puisque, suivant l'expression de Davy, le platine fond comme de la cire quand on l'introduit dans l'arc, il faut que la température y atteigne au moins 1,500 degrés. Il est certain qu'elle dépasse de beaucoup ce taux, car tous les corps connus se fondent ou se volatilisent; suivant Despretz, le charbon lui-même se ramollit et coule dans l'arc d'une pile de 600 élémens. J'ai l'honneur d'être, à la Sorbonne, le successeur immédiat de Despretz, et quand j'ai pris possession du laboratoire d'où la mort venait de le chasser, j'ai trouvé, conservés sous un globe de verre, les précieux fragmens de charbon qui avaient éprouvé cette fusion; c'étaient des charbons obtenus par la calcination du sucre, contenant peut-être quelques restes de carbures d'hydrogène qui ont pu n'être pas sans influence sur le ramollissement de la masse; si la question est résolue pour ces échantillons, elle ne l'est peut-être pas pour le charbon pur. Quoi qu'il en soit, l'expérience de Despretz prouve que la température de l'arc dépasse celle de tous les foyers connus, comme toute évaluation possible.

Quant à la température des flammes du gaz ou de l'huile, elle est beaucoup moins élevée, elle atteint à peine 800 ou 900 degrés : le pla-

tine n'y fond point, pas même le cuivre ni l'argent, et cependant il est démontré que l'éclairage au gaz échauffe infiniment plus que celui de l'électricité, que l'on peut maintenir sans l'allumer un morceau d'amadou à quelques centimètres de l'arc, pendant que le bois s'enflamme à la même distance d'une lampe. Comment se peut-il faire que cette lampe, dont la température est relativement basse, rayonne autour d'elle tant de chaleur et si peu de lumière, pendant que l'arc, avec une température qui dépasse toute évaluation et deux mille fois plus de lumière, émet une si faible quantité de chaleur? Il semble qu'il y ait sur ce point une contradiction des faits. En voici l'explication.

Quand ils ont été échauffés, les corps émettent des rayons qui ne sont jamais simples, mais un mélange de radiations qui se dévient inégalement à travers le prisme pour donner un spectre. Au-dessous de 100 degré, ce sont des rayons de chaleur obscurs, qui sont les moins réfrangibles; au-dessus de 100 degrés, jusqu'à 500, ce sont des radiations encore obscures, mais se rapprochant du spectre visible; à 525 degrés, on trouve, avec toutes les chaleurs obscures précédentes, un commencement de rayons visibles rouges. Peu à peu s'ajoutent, avec l'accroissement de la température, toutes les lumières du spectre : le violet apparaît vers 1,100 degrés, et les radiations chimiques invisibles se montrent ensuite; le spectre se complète ainsi peu à peu, gagne du côté des rayons très déviés, mais perd en même temps du côté opposé, celui des chaleurs obscures. On peut dire que l'ensemble se compose de vibrations de plus en plus rapides; c'est comme un instrument de musique qui rendrait des sons de plus en plus aigus. Or, en promenant un thermomètre très sensible dans les couleurs du spectre, on trouve que le violet ne l'échauffe point, que le vert commence à le faire, que l'effet thermométrique augmente en se rapprochant du rouge et continue de croître dans l'espace occupé après le rouge par les chaleurs obscures. D'où l'on voit que, la température des corps augmentant, la proportion des rayons calorifiques diminue tandis que celle des rayons exclusivement lumineux augmente, et que l'arc, qui est le plus chaud des foyers, émet la plus grande somme de lumière avec la moindre proportion de chaleur.

V.

Me tenant jusqu'à présent dans les limites des questions scientifiques, j'ai prouvé que la lumière électrique est incomparablement plus abondante, plus éclatante, plus complète et moins

échauffante que celle des lampes. Il faut à présent aborder une question plus positive, celle du prix de revient, chercher ce qu'elle prend de force, ce qu'elle dépense d'argent. Toute production coûte; rien ne naît de rien. Nous transformons en lumière le travail des machines à vapeur; quels sont les frais de cette transformation? Foucault fit un jour la célèbre et remarquable expérience qui suit. Au moyen d'une manivelle et par une série d'engrenages, il fit tourner un disque de métal entre les extrémités d'un électro-aimant qu'on pouvait laisser à l'état naturel, ou aimanter fortement par le passage du courant d'une pile : tant qu'il n'y avait point de magnétisme, le disque continuait sa rotation par la vitesse acquise; il s'arrêtait tout à coup par l'aimantation du fer doux, et quand on voulait ensuite continuer le mouvement, il fallait peser sur la manivelle, vaincre une résistance et dépenser du travail; c'est qu'alors on faisait naître des courans d'induction dans le disque, et qu'on ne peut les continuer sans faire cette dépense. J'ai dans mon laboratoire un moteur à gaz du système Hugon, dont la force est égale à trois chevaux, et qui est attelé à une machine Gramme; il donne à cette machine, presque sans dépense, une vitesse de mille tours tant que les extrémités du circuit ne sont point réunies et qu'il n'y a pas de courant; mais aussitôt qu'on ferme le circuit et que le courant passe, le moteur peine, s'alourdit, se ralentit; on sent qu'une résistance considérable a été introduite dans le jeu des instrumens. Avec un frein, il est facile de mesurer la dépense de travail; elle est énorme quand le courant est fort, elle diminue quand il s'affaiblit, elle est nulle s'il cesse; elle est, dans tous les cas, représentée par l'effet produit. La force vive s'est transformée en électricité, et l'on peut en inférer que cette chose si merveilleuse et si inconnue que l'on nomme électricité ne diffère pas du mouvement, qu'elle en est une forme spéciale accomplie dans la matière ou dans l'éther; chose inconnue aujourd'hui comme l'est au voyageur la contrée dont il approche, qu'il verra le lendemain, et dont il devine déjà les contours lointains et les conditions générales. A son tour, cette forme du mouvement que nous avons nommée électricité subit une seconde transfiguration dans l'arc électrique pour devenir de la chaleur et de la lumière; de sorte que, si l'on fait abstraction de l'acte intermédiaire pour ne considérer que les deux phénomènes extrêmes, on peut dire que le travail moteur est finalement représenté par des vibrations de l'éther, et que la force vive empruntée à la machine à vapeur se retrouve entière dans l'arc.

Il faut donc renoncer aux fluides électriques et à tout cet échafaudage d'hypothèses que nous ont léguées les physiciens du siècle

dernier, pour ne demander l'explication des faits qu'aux seules lois de la mécanique : elles nous conduisent tout de suite, et comme vérification, aux conséquences suivantes. S'il est vrai que l'électricité qui circule dans le circuit d'une machine Gramme n'est qu'une forme nouvelle du travail qui lui a donné naissance, à son tour elle doit pouvoir, accomplissant la transformation inverse, se changer en travail moteur, et si on la dirige à travers la bobine d'une seconde machine Gramme à l'état de repos, elle doit la mettre en mouvement et lui faire exécuter le travail qui a été dépensé dans la première machine. C'est en effet ce que l'expérience vérifie, et, pour qu'il ne manque rien à cette vérification, on intercale dans le circuit un fil de platine très fin, qui rougit si on arrête le mouvement de la deuxième machine, et qui s'éteint si on le laisse se faire. Cela veut dire que le courant électrique peut à volonté se transformer ou en chaleur ou en mouvement, et qu'il ne fait à la fois qu'une seule de ces deux choses; et cette remarquable expérience nous apprend qu'un jour peut-être il sera possible d'aller chercher dans un cours d'eau, dans la poussée des marées, dans la chute d'une cascade, un travail faisant tourner une machine Gramme, et le transmettre électriquement à Paris à une autre machine pour y produire son effet utile; mais bien des causes s'opposent encore à la réalisation de ce rêve.

Cette digression, qu'il ne dépendait pas de moi d'éviter, nous ramène à la question. Si l'on demande combien coûte la lumière électrique, on répondra en disant à combien de chevaux-vapeur elle équivaut. Or les 1,860 becs de M. Tresca exigeaient environ 7 chevaux, ou $0^{ch},4$ par 100 becs; mais, quand on emploie une machine Gramme moins forte, ne produisant qu'une seule lumière de 100 becs, elle exige $1^{ch},5$. Comme toutes les marchandises, la lumière est bon marché en gros, chère au détail. Et enfin si, arrivant à la question finale, on demande à combien de francs reviennent 100 becs, il suffira de dire qu'en moyenne ils exigent un cheval, et de calculer ce que ce cheval coûte.

Cependant la question n'est pas aussi simple; il faut ajouter le prix des appareils, l'intérêt des fonds engagés, l'amortissement, l'entretien, les frais de surveillance, les gages des agens, etc.; c'est alors qu'intervient l'art de grouper les budgets et de dicter aux chiffres la réponse que l'on veut obtenir. M. Fontaine, dans un livre récemment publié, affirme qu'à égale quantité la lumière électrique coûte 75 francs moins cher que la bougie : M. Fontaine est électricien. J'ai sous les yeux, d'autre part, une brochure non signée dans laquelle il est prouvé que la lumière par l'électricité coûte 1 fr. 65 cent., quand elle revient par le gaz à 1 franc : cette bro-

chure est extraite des *Annales des usines à gaz*. Dans les deux camps, on exagère, les uns voulant conquérir, les autres garder une situation. La vérité, la voici : la compagnie Lontin offre de fournir tous les appareils, tous les fils, toutes les lampes, dont elle garde la propriété, et de vendre à forfait la lumière à raison de 50 centimes par heure pour 100 becs, à la condition toutefois d'un marché passé pour un nombre déterminé d'années et de becs. J'ai fait d'autre part une enquête officieuse, et l'un des propriétaires des magasins du Louvre m'a autorisé à dire que les appareils de la compagnie Denayrouse-Jablochkof, dont il a fait l'acquisition, lui donnent plus de lumière et 30 pour 100 d'économie sur le gaz.

Cela dit, il faut proclamer hautement que les deux éclairages ne sont point faits pour se nuire ou se faire concurrence. Rien dans le présent ni dans un prochain avenir ne peut menacer le gaz. Cette installation si merveilleuse et si complète, qui allume si vite et si bien nos rues avec cette petite veilleuse qu'on voit courir à la brune au bout d'un bâton, qui est partout présente et toujours prête, qui cuit le rôti et éclaire les convives, cette installation, dis-je, n'a de rivale et d'ennemie qu'elle-même, que le tarif élevé qu'a fixé pour son malheur et pour le nôtre un monopole regrettable. Elle a devant elle une immense proie à saisir, les maisons particulières à éclairer, les cuisines à chauffer et tout le système suranné des cheminées à remplacer. Voilà son avenir, et la compagnie du gaz peut être assurée que la lumière électrique ne l'y suivra pas. Que feront les quelques établissemens de luxe que la nouvelle lumière va conquérir et garder? Rien autre chose que créer un plus grand besoin de lumière, auquel le gaz devra satisfaire; loin d'y perdre, il y va beaucoup gagner; loin de s'en plaindre, il fera bien de s'en réjouir. La querelle est la même qu'entre les ascenseurs et les escaliers. Mais, d'un autre côté, l'électricité a conquis sa place, et la première; comptez qu'elle ne reculera pas, que les préjugés s'effaceront, que les habitudes de décoration et de toilettes se conformeront à ses harmonies, qu'elles y gagneront, et que nos petits-neveux, qui l'emploieront et plus souvent et mieux, nous plaindront de ne pas l'avoir connue, comme nous plaignons nos devanciers qui ont ignoré le gaz. C'est le propre des grandes découvertes d'être repoussées dans leur nouveauté avant d'être reconnues comme des bienfaits.

VI.

Je viens de plaider en avocat convaincu la cause de la lumière électrique. J'ai prouvé qu'au point de vue scientifique elle est in-

comparablement supérieure à toute autre par sa quantité, par son éclat, par sa qualité; il faut dire maintenant comment elle peut s'appliquer à l'éclairage public ou privé. L'éclairage est un art, et comme ses conditions varient suivant les besoins, les règles auxquelles il doit se soumettre changent à l'infini. Examinons un petit nombre de cas bien définis.

Lorsqu'on veut éclairer les abords d'une côte, on bâtit non loin du rivage une tour élevée sur laquelle on allume chaque soir un fanal électrique. Avec le secours d'appareils d'optique réglés par les savans calculs de Fresnel, on ramène d'abord dans la direction de l'horizon tous les rayons qui se perdent vers le ciel ou vers la terre; puis on découpe ce plan de lumière en huit faisceaux parallèles dirigés perpendiculairement aux côtés d'un octogone, ce qui fait huit faisceaux contenant chacun le huitième de la lumière totale; enfin, par un mouvement régulier de rotation, on les promène dans l'espace, passant en revue l'un après l'autre tous les points de la mer et montrant le port par des éclairs rapides et réguliers à tous les vaisseaux qui ne sont point au-dessous de l'horizon. Dans ce cas particulier, tous les efforts de l'ingénieur tendent à augmenter l'éclat du foyer et à prévenir son affaiblissement en empêchant la dispersion de sa lumière; mais on commettrait la plus grande faute si l'on voulait imiter ce système pour l'éclairage des rues, et lancer, suivant leur longueur, un faisceau concentré par des réflecteurs. On l'a essayé bien des fois, et l'on n'a réussi qu'à aveugler les passans, tout en projetant derrière eux des ombres allongées, noires comme des précipices ouverts. Un journal prétendu scientifique annonçait il y a quelques jours pour la centième fois qu'il était question de placer au sommet du Panthéon un colossal foyer électrique pour illuminer Paris tout entier; c'est une idée insensée. Admettons qu'on réussisse à donner à ce foyer la valeur de dix mille lampes carcel, ce qui est au-dessus de toute possibilité actuelle. A la distance de 100 mètres, sur la place même qui précède le monument, ce fanal ferait tout juste l'effet d'une seule lampe placée à 1 mètre, et il se réduirait au centième de cette lampe à 1 kilomètre. On ne peut donc rien espérer d'un luminaire unique, si puissant qu'on le suppose.

Mais il est des cas où la concentration de la lumière, en certains points, est le seul but qu'on veuille atteindre. Tout le monde a vu dans les ateliers de cordonnerie de gros globes de verre remplis d'eau, suspendus tout près de mauvaises lampes; ils en reçoivent les rayons qu'ils dirigent et rassemblent en un foyer très vif sur les points où l'ouvrier travaille et où il concentre à la fois toute son attention et toute sa lumière. Peu lui importe en effet que les

autres parties de l'atelier soient dans l'ombre, puisqu'il n'a aucun intérêt à les voir. Les mêmes besoins, les mêmes règles se retrouvent pour l'illumination d'une salle à manger. La lampe suspendue au-dessus et au milieu de la table, convenablement garnie de réflecteurs, rassemble toute sa lumière sur les cristaux, les ornemens d'argenterie, sur la savante symétrie du service, sur les toilettes des convives, et nul ne s'inquiète de l'obscurité qui règne au derrière de sa chaise. Ce sont les mêmes dispositions pour un billard, pour une salle de lecture, et jusqu'à un certain point pour un atelier, où les ouvriers, sans se préoccuper ni du luminaire, ni des ombres, n'ont à regarder que les surfaces éclairées des objets qu'ils façonnent. Dans ces divers cas, il n'est besoin que d'un éclairage local et direct venu d'une seule direction, illuminant un seul côté des choses, laissant tout le reste dans la nuit.

Il n'en est plus ainsi pour les lieux de réunion, pour une salle de spectacle, pour un café, pour une gare, pour un salon, pour un magasin; là il faut une illumination générale, venue de toutes les directions à la fois, éclairant toutes les faces des objets, détruisant toutes les ombres et pénétrant jusqu'aux derniers recoins. Pour expliquer complétement ce sujet, il est nécessaire de faire une dernière excursion dans le domaine de l'optique. Si l'on vient à lancer un faisceau de lumière solaire dans une chambre obscure sur une feuille de papier, elle est illuminée et devient visible de toute la partie de la salle placée en avant d'elle; c'est comme si chacun de ses points s'allumait et devenait un foyer lumineux. La physique explique ce phénomène en disant que les rayons qui touchent la feuille s'y réfléchissent et s'éparpillent dans tous les sens: on dit qu'ils sont *diffusés;* ils viennent alors frapper tous les autres points de la salle, qui les diffusent à leur tour, de façon qu'ils voyagent dans tous les sens en s'affaiblissant à chaque diffusion nouvelle; mais ils sont remplacés par d'autres qui rendent le phénomène permanent. Comment se fait-il maintenant que les mêmes rayons donnent à une étoffe teinte la couleur bleue, jaune ou rouge, au lieu de nous la montrer blanche comme une feuille de papier? On ne peut résoudre cette question que par l'expérience; à cet effet, nous étalons un spectre dans la chambre obscure et nous le recevons d'abord sur une surface blanche. Nous remarquons qu'elle diffuse en totalité toutes les couleurs simples, depuis le rouge jusqu'au violet, et, puisqu'elle dissémine en égale quantité toutes ces couleurs simples quand elles sont séparées, elle les dissémine de même quand elles sont réunies dans la lumière du soleil, et le mélange est blanc. Mais quand nous plaçons dans ce même spectre une étoffe rouge, elle nous paraît toute noire dans l'orangé,

dans le jaune et jusqu'au violet; elle se montre au contraire très brillante dans le rouge, — ce qui signifie que de toutes les couleurs simples elle fait deux parts, l'une exclusivement composée de rouge, qu'elle diffuse, l'autre contenant toutes les autres lumières, qu'elle absorbe; d'où il suit qu'elle paraît rouge dans la lumière blanche. En résumé, les objets diffusent la lumière; ils sont blancs quand ils éparpillent également tous les rayons simples; ils sont rouges ou verts ou bleus quand, frappés par la lumière blanche, ils diffusent plus abondamment ces couleurs que les autres; enfin ils sont noirs quand ils absorbent tout.

Il suit de là que la couleur des objets dépend essentiellement de la composition de la lumière qui les éclaire. Mettez dans un vase des étoupes imbibées d'alcool, jetez dessus une poignée de sel, vous obtiendrez une lumière qui ne contient que du jaune, et les objets éclairés par elle, ne pouvant diffuser que ce qu'ils reçoivent, seront jaunes : les figures, les étoffes, les porcelaines les plus brillantes, les tableaux, tout s'y montre jaune et noir. Si vous remplacez le sel par du sulfate de cuivre, la lumière sera bleue, et tous les objets seront bleus. Enfin, si vous appliquez ces principes à l'éclairage au gaz ou à l'huile, vous trouvez qu'il jette partout un excès de jaune orangé qui s'étend comme un glacis général sur tous les objets : le blanc devient jaune; le jaune seul ne change point; le bleu devient vert, et, quant aux corps violets, ils ne sont plus visibles, parce qu'il n'y a point de violet dans la lumière qu'ils reçoivent, et ils paraissent noirs. C'est bien pis encore pour les couleurs tendres, les roses par exemple, qui se confondent avec les jaunes pâles, et ces changemens sont tels qu'avant de décider le choix d'une parure, les dames ont coutume d'étudier en plein jour, dans une salle obscure, l'effet des couleurs au gaz. N'est-ce point l'aveu des altérations que ces couleurs subissent, et qui s'étendent aux pierres précieuses elles-mêmes? Les rubis ou les topazes du Brésil, qui sont rouges ou jaunes, gagnent en éclat, les pierres bleues y perdent. Tout le monde sait qu'aux lumières le saphir n'est plus rien qu'une sorte de verre noir, que les tentures bleues paraissent sombres, et que presque toutes les salles de spectacle sont garnies de papiers rouges pour être mieux éclairées. Il faut toutes les complaisances de l'œil et les longues habitudes de notre éducation pour souffrir des éclairages aussi pauvres, aussi faux. Lorsqu'au milieu d'une salle éclairée au gaz on allume tout à coup plusieurs fanaux électriques, l'œil éprouve aussitôt une sorte de délivrance, et par l'effet du redoublement d'éclat, et par la perception subite de couleurs qui n'étaient point soupçonnées; les délicatesses du teint, les harmonies de la couleur, les richesses du détail se

révèlent à l'instant à la vue étonnée et charmée; et par opposé, l'extinction subite de l'électricité ramène les spectateurs dans la nuit relative des éclairages antiques. Il n'y a point d'argument qui vaille cette épreuve.

Si l'on veut trouver les conditions d'un bon éclairage électrique, on ne peut mieux faire que d'étudier l'illumination des objets pendant le jour afin de la reproduire pendant la nuit. Quand le ciel est couvert, la lumière solaire franchit la couche des nuages comme elle franchirait un verre dépoli, et toute la voûte céleste, semblable à un immense plafond éclairant, rayonne de tous les points vers toutes les directions, vers le sol, les arbres, les édifices, vers tous les objets qui occupent la scène. A leur tour, ces objets diffusent dans tous les sens la lumière qui leur arrive, et de ce mouvement général résulte en chaque point un entre-croisement de rayons venus de partout et renvoyés partout, il y a comme une densité moyenne de lumière éparse et voyageuse : c'est *l'illumination générale*. Tout objet placé sur cette scène voit les parties qui l'entourent, parce qu'elles rayonnent vers lui, en même temps qu'il est vu de toutes parts parce qu'il rayonne vers tous les côtés. Les conditions de cette illumination varient à l'infini; elle est verte dans les forêts parce que les feuilles diffusent du vert; elle est rouge dans une salle tendue de draperies rouges; elle a des teintes mixtes et des reflets quand il y a plusieurs luminaires de teint différente; et, si le soleil est visible, il ajoute à l'illumination générale des rayons de direction constante sans que pour cela les ombres portées cessent d'être illuminées par la lumière éparse.

Tel est le modèle à suivre. Il faudra imiter d'abord l'immense luminaire céleste, et pour cela lancer sur les plafonds, sur les parois, sur le sol, la plus grande somme possible de rayons que la diffusion promènera ensuite à travers les espaces libres. Pour que la densité de lumière soit à peu près la même en tout point, il sera nécessaire de multiplier les luminaires, et comme leurs rayons directs affectent péniblement la rétine, il faudra diminuer l'éclat par l'interposition de verres dépolis additionnés de sulfate de quinine ou de substances fluorescentes afin de transformer les rayons violets et ultra-violets en lumière blanche. Enfin et surtout il faudra se calfeutrer pour éviter la dissipation des rayonnemens.

C'est par les fenêtres que pénètre la lumière extérieure, c'est par elles que s'échappe et se perd l'éclairement nocturne. J'en ai tout récemment fait l'épreuve à mes dépens. Ayant demandé à M. Jablochkof un éclairage électrique pour le laboratoire de la Sorbonne, j'ai été fort surpris du peu d'effet qu'il y produisait. Ce laboratoire est couvert par un toit de verre par lequel il reçoit dans

le jour un bel éclairage, et qui laissait sortir pendant la nuit toute la partie des rayons que les bougies électriques envoyaient vers lui, c'est-à-dire la bonne moitié. Perdus pour nous, ces rayons éclairaient tout autour les hautes murailles des maisons qui nous entourent et répandaient dans la cour extérieure une illumination inutile. Pareille chose arriva pendant un essai tenté l'an dernier au Palais de l'Industrie. On avait concentré toute la lumière dans six foyers électriques éloignés les uns des autres : c'était une première faute qu'on aurait évitée en distribuant un plus grand nombre de lampes moins fortes dans l'immense édifice. Enfin toute cette lumière, au lieu d'être ramenée vers les assistans par une diffusion bien combinée, s'échappait par l'immense coupole de verre pour se perdre dans le ciel sans profit aucun. L'effet fut médiocre non par la faute de l'électricité, mais par son mauvais emploi. Toute autre eût été l'expérience, si la coupole transparente avait été masquée par un vélum épais et blanc destiné à recueillir les trésors de lumière qui se perdaient avec une si désolante prodigalité.

La même chose arrive avec le gaz et arrivera avec l'électricité dans l'éclairage des places publiques. Toutes les lampes accumulées avec profusion sur la place de la Concorde dépensent inutilement vers le ciel la moitié de leur lumière. Un simple réflecteur la ramènerait sur le sol et doublerait l'éclairement. Il n'en est pas de même pour les rues. Les lanternes à gaz placées tout près des maisons leur communiquent une illumination générale qui revient à la rue. On peut en voir un bel exemple aux magasins de la Belle-Jardinière. Deux globes renfermant une bougie électrique illuminent la façade avec un succès complet. Je suivais il y a peu de jours le quai de la Monnaie, et par-dessus le Pont-Neuf je voyais éclairés comme en plein jour les détails d'architecture de ce palais industriel. Un peu à ma gauche, dans une déplorable obscurité, je distinguais comme une masse informe : c'était la colonnade du Louvre, et je ne pouvais retenir un vœu que je soumets avec humilité à nos édiles, de voir la lumière répandue sur ce somptueux édifice, quand elle est si aisée, si possible et qu'elle coûte si peu.

J. Jamin.

LA MARINE RUSSE

ET

LA FLOTTE TURQUE

DANS LA MER-NOIRE

La marine russe, pendant la guerre, s'est signalée par des actes de hardiesse et de courage personnels; mais l'institution en elle-même n'a tenu qu'un rang secondaire. Pendant que l'armée de terre livrait de grandes batailles et couvrait le territoire ennemi de ses nombreux bataillons, les marins lancés sur le « liquide élément » se bornaient à soutenir par des tentatives audacieuses, mais sans grande portée, le prestige du pavillon. Cette attitude a causé quelque étonnement. On supposait qu'à l'exemple de l'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie, la Russie avait profité des années de paix dont elle a joui, depuis la guerre de Crimée, pour créer une flotte capable de renouveler dans la Mer-Noire la bataille navale de Sinope. Loin de là, les escadres ottomanes ont pu cette fois promener librement leur drapeau, bombarder les côtes avec impunité. Nous avions signalé d'avance cette perspective lorsque nous citions, dans la *Revue* du 1er juin 1876, les paroles suivantes d'un officier de la marine russe : « Si la guerre éclatait dès à présent, disait-il, la marine russe ne pourrait pas prendre l'offensive, et, dans ce cas, elle devrait se borner à la protection des côtes. Elle pourrait aisément s'acquitter de ce devoir, car elle est armée pour le remplir, et les préparatifs qu'elle a faits sont excellens. »

L'officier qui tenait ce langage raisonnait dans l'hypothèse théorique d'une guerre maritime avec la Prusse et d'un conflit dans la Baltique. Il n'avait pas en vue la Turquie et n'examinait pas l'éventualité de combats dans la Mer-Noire. En ce cas, il eût été plus

affirmatif encore à cause de la disproportion des forces navales des deux pays sur les côtes méridionales de la Russie. Cette disproportion qui existait dès lors n'a pas beaucoup changé et s'est au contraire aggravée, car l'Angleterre y a joint le voisinage de ses vaisseaux, dont la seule venue suffirait pour paralyser les efforts de la flottille russe s'il s'en produisait encore. Quant à la Baltique, une guerre maritime y aurait pris un autre caractère, et les conséquences en eussent été différentes, car la Russie y est sérieusement armée au moins pour la défense; c'est ce que disait l'officier russe. On trouvera le commentaire de cette opinion dans le cours de notre étude.

I.

Depuis l'invention des bâtimens cuirassés, on n'a cessé d'en perfectionner la construction primitive. Trois ordres d'idées ont présidé à ces améliorations : il s'agissait en premier lieu de donner à l'artillerie de ces bâtimens la plus grande force de perforation possible; ensuite d'opposer à cette puissance d'attaque la plus grande somme de résistance réalisable; il fallait enfin communiquer aux navires une grande vitesse. De très gros canons et des projectiles très pesans ayant été reconnus nécessaires pour briser les cuirasses, le nombre des pièces d'artillerie qu'il est possible de placer à bord des bâtimens s'est trouvé limité par leur lourdeur même. Aussi, pour compléter leur action, ajoute-t-on souvent aux pièces énormes un certain nombre de canons d'un calibre inférieur, distribués en chasse, en retraite, à l'avant, à l'arrière du vaisseau et en tout autre endroit où ils peuvent être utiles. Il faut en tenir compte pour apprécier la puissance totale de l'artillerie d'un navire sans oublier que les canons, lorsqu'ils sont placés sur des plaques tournantes, représentent le double de leur valeur réelle à cause de la rapidité qu'on peut donner au tir de ces engins dans toutes les directions; enfin le poids des projectiles n'est pas la seule condition de puissance, la force de leur lancement en est une autre, car elle peut donner à des boulets de moindre calibre une faculté supérieure de perforation. Le choix de la poudre contribue beaucoup à ce résultat, qui dépend aussi de la distance où le boulet est lancé et de l'endroit où il frappe.

Ces moyens d'agression bien étudiés, il s'agissait de pourvoir aux moyens de résistance qui résident dans la cuirasse. Inutile de dire que l'épaisseur des cuirasses comme la grosseur des canons est limitée par leur poids, car il faut éviter d'alourdir les vaisseaux à ce point qu'ils cessent d'obéir à la direction du commandant, à l'action du gouvernail et aux manœuvres de l'équipage. Nous allons

voir en effet que la facilité et la promptitude des mouvemens sont souvent pour les bâtimens de guerre une condition d'existence même. L'habileté d'un ingénieur des constructions navales consiste donc à donner à la cuirasse la plus grande force de résistance possible sans dépasser la limite où le vaisseau cesserait d'être maniable; mais cette double condition : légèreté relative et résistance, ne constitue pas tous les élémens du problème. L'artillerie a fini par acquérir une puissance de perforation telle que, pour y résister, une cuirasse doit atteindre un certain degré d'épaisseur qui, conservé indistinctement pour toutes les parties de la coque, excéderait le poids admissible. En conséquence, la préoccupation constante des constructeurs est de répartir la cuirasse de telle sorte qu'elle protége efficacement certaines parties, quitte à diminuer la garantie de certaines autres où les blessures seraient moins dangereuses. Généralement, les coups de l'artillerie d'un bâtiment sont dirigés de manière à frapper les organes essentiels de l'adversaire : les machines, le gouvernail, ce qu'on appelle les « œuvres vives. » Le but ordinaire est d'atteindre le navire là où elles se trouvent, c'est-à-dire au-dessous de la surface de la mer, dans la partie immergée depuis la ligne de flottaison. Le constructeur doit donc se proposer surtout de la protéger. Aussi est-ce en cet endroit que la cuirasse d'un grand nombre de bâtimens prend toute sa force et obtient la plus grande épaisseur.

Enfin il faut donner encore aux bâtimens cuirassés la vitesse de marche et la promptitude d'évolution. Par la vitesse, un navire peut échapper à la poursuite d'un adversaire trop puissant; il peut au contraire atteindre un ennemi plus faible, ou bien encore il peut franchir à temps de grandes distances pour porter au loin la protection du drapeau national, prendre part à une action imminente, ou modifier le cours des événemens par sa seule présence. La faculté de prompte évolution est surtout nécessaire depuis que les bâtimens sont pourvus d'un bélier, c'est-à-dire portent à l'avant une masse tranchante dont le choc bien dirigé est irrésistible et peut infliger au navire ennemi une blessure telle qu'il périsse. Dans la bataille navale de Lissa, l'un des plus grands cuirassés de l'Italie, ayant perdu, par la rupture de son gouvernail, la faculté d'évoluer, fut frappé d'un coup de bélier. Il coula immédiatement. Tout fut perdu, à la seule exception des marins qui, s'étant jetés à la nage, purent être recueillis par l'ennemi. Si le *Re d'Italia* avait pu tourner rapidement, il eût peut-être évité cette atteinte mortelle, par exemple en se présentant dans le sens de sa longueur à son adversaire; alors le choc eût été borné à un frottement un peu rude certes, mais dont les deux bâtimens seraient sortis sans avarie majeure. Voilà pourquoi la facilité d'évolution

est d'une importance capitale, surtout dans les guerres actuelles.

Donc plus l'artillerie d'un bâtiment est puissante, plus sa cuirasse est forte, plus grandes sont sa vitesse et sa promptitude de *giration*, plus un vaisseau approche de la perfection comme instrument de guerre. C'est pourquoi le génie maritime continue sans relâche ses études et ses recherches, marche de perfectionnemens en perfectionnemens, et semble ne pouvoir pas s'arrêter dans la voie des innovations.

Dans quelle flotte trouve-t-on aujourd'hui le bâtiment qui approche le plus de cette perfection cherchée par les constructeurs de vaisseaux dans les conditions que nous venons d'indiquer? C'est l'Italie qui possède ce phénix : il a été construit à la Spezzia. Nous le citons comme un modèle; la force des autres bâtimens de mer sera plus facilement appréciée par la comparaison avec ce beau monument de l'architecture navale. On l'appelle le *Duilio*. Ce nom vient de Duilius, consul romain, qui fit construire, d'après une galère carthaginoise échouée sur le rivage, une flotte qui battit les ennemis de Rome sur l'élément où ils dominaient. Le *Duilio* a été mis en chantier sous l'administration de M. Riboti; il a été continué par son successeur au ministère de la marine. En ce moment, il est à flot, et son armement doit être complet. Un second bâtiment de même force, le *Dandolo*, est en construction et sera bientôt achevé. D'autres bâtimens d'une puissance plus grande encore vont suivre ces deux types et mettront l'Italie en possession d'un magnifique armement. Passons en revue les conditions de la force du *Duilio :* l'artillerie d'abord. On l'a composée principalement de quatre canons; ces pièces énormes sont de 100 tonnes et doivent lancer des projectiles de 1,000 kilogrammes. On croyait qu'aucune cuirasse ne serait en état d'y résister; mais des épreuves récentes ont prouvé qu'on se trompait. On a fait à la Spezzia des essais de tir du canon de 100 tonnes sur des plaques de même épaisseur que la cuirasse du *Duilio*. La plupart ont été déchirées. Une seule espèce a résisté et n'a pas été entamée, tandis que des cuirasses de même épaisseur provenant d'autres usines et fabriquées avec une combinaison différente de métaux ont été traversées par les projectiles. Les journaux d'Italie en ont conclu qu'un bâtiment protégé par une armure de cette trempe pourra être manœuvré « avec le sang-froid que donne le sentiment d'une sécurité complète. » Le duel entre le canon et la cuirasse serait donc entré avec le *Duilio* dans une nouvelle phase. Cette fois la cuirasse a l'avantage. On va chercher sans doute à donner au canon une nouvelle puissance. Mais que pourra-t-on faire de plus que la pièce de 100 tonnes?

Le blindage du *Duilio*, dans ses parties les plus importantes, ne consiste pas en un simple revêtement de fer à l'intérieur : ce fer

s'appuie sur un matelas de bois dont l'adjonction n'est pas indifférente, car souvent un projectile s'y loge sans pénétrer plus avant après avoir usé sa force dans son parcours. A bord du vaisseau construit à la Spezzia, le matelas a 50 centimètres d'épaisseur. Quant à la cuirasse de fer, elle descend à près de 2 mètres au-dessous de la flottaison, et cette partie, qui contient les chambres de chauffe et des machines, les soutes à poudre et les mécanismes des tourelles et de l'artillerie, est ainsi très protégée. Enfin le gouvernail est profondément immergé. Voici donc un vaisseau qui réunit des conditions de force pour l'attaque et de puissance de résistance qu'on n'avait pas encore atteintes. Il serait à peu près invulnérable, s'il n'avait pas son talon d'Achille : le pont du bâtiment, qui est faiblement garanti, quoiqu'on l'ait couvert d'un blindage : cuirasse insuffisante pour résister à l'effet des obus même d'un médiocre calibre.

Reste la vitesse. Le *Duilio* atteint 14 nœuds. C'est assez pour un vaisseau de cette classe qui n'a pas pour spécialité de donner la chasse et ne doit jamais prendre la fuite. Quant à la facilité d'évolution, nous n'avons pas vu qu'on l'ait éprouvée par des essais particuliers à bord du vaisseau italien. En somme, des pièces de 100 tonnes, des projectiles de 1,000 kilogrammes, une cuirasse de 50 à 55 centimètres, sans compter le matelas, une vitesse de 14 nœuds, telles sont les facultés de ce navire-type dont le ministre de la marine d'Italie n'a pas craint de dire : « Le *Duilio* est le plus puissant des cuirassés existant aujourd'hui. » Il nous servira de point de comparaison avec les flottes de Russie et de Turquie, dont il est temps de décrire les forces.

La flotte cuirassée de Turquie se compose de trois vaisseaux de premier rang : *Mesoudieh, Memdouhied, Nousretieh;* les deux premiers ont chacun douze canons de 27 centimètres, pesant 18 tonnes, et neuf d'un calibre inférieur; en tout vingt et un canons à bord. Les mêmes bâtimens sont garantis par une muraille de fer dont l'épaisseur au centre est d'un peu plus de 32 centimètres, mesure française. Ils ont été construits en Angleterre sur les chantiers de *Iron Thames Works*. Le *Nousretieh* a dix canons de 25 centimètres, pesant 12 tonnes, et huit de moindre calibre; en tout dix-huit. Ses plaques de fer ont 27 centimètres. Il a été construit à Constantinople. Après ces trois vaisseaux viennent cinq bâtimens de deuxième rang : *Azizieh, Orkhanieh, Mahmoudieh, Osmanieh, Assari-Tevfik*. Les quatre premiers ont chacun deux canons de 25 centimètres, pesant 12 tonnes, placés sur plates-formes tournantes, et quatorze pièces d'artillerie de 7 pouces, pesant 6 tonnes 1/2, canons dits de 20 centimètres, soit seize canons à bord. Quant à l'*Assari-Tevfik*, on l'a conçu et armé sur des plans différens. Il a huit canons de

25 centimètres, pesant 12 tonnes. Sa cuirasse est de 21 centimètres (1). Il a été construit en France, à la Seyne, près Toulon, et les autres en Angleterre ou en Écosse. Enfin les cuirassés inférieurs, qu'on appelle en Turquie des bâtimens de troisième rang, sont au nombre de sept. Ils sont diversement armés. Il semble qu'on aperçoive ici la trace de ces tâtonnemens qui font de la flotte anglaise surtout « une cavalerie composée de montures de toute espèce. » Ces divergences proviennent des destinations toutes spéciales auxquelles les gouvernemens entendent pourvoir en raison des préoccupations politiques au moment où ces bâtimens sont construits. La flotte turque, sans être restée tout à fait à l'abri de cette bigarrure, a conservé une certaine homogénéité et présente un ensemble de matériel naval plus régulier que beaucoup d'autres. C'est un de ceux où l'imagination des constructeurs s'est donné le moins de carrière. Les innovations qu'on recherche volontiers, ne serait-ce que pour le plaisir de l'initiative, n'ont point été encouragées par la Turquie. Cette puissance est restée fidèle aux types généralement adoptés dans les divers états, et c'est ainsi qu'elle s'est mise en possession d'une flotte homogène qui a précisément manqué à ses adversaires. La flotte de bataille du sultan compte donc encore aujourd'hui quinze vaisseaux et frégates cuirassés, tous en fer, tous bien armés, tous capables de prendre part à une action générale. Si l'on ajoute à cet effectif deux canonnières à tourelles propres au service de mer, cinq canonnières fluviales pour la navigation du Danube, deux béliers de mer qui sont des corvettes casematées, et enfin dix monitors de côtes et de rivières, on connaîtra le nombre et la force des bâtimens blindés de la Turquie.

Au résumé, les vaisseaux de cette flotte ont une artillerie dont les plus grosses pièces sont de 27 centimètres et pèsent 18 tonnes. La majorité des autres porte des canons au maximum de 25 centimètres, du poids de 12 tonnes. Leurs cuirasses ont 32 centimètres d'épaisseur, qui sur plusieurs bâtimens sont amincies jusqu'à 13 centimètres. En comparaison du *Duilio*, c'est peu sans doute. En effet, on peut se rendre compte du progrès, si c'est un progrès, que ce bâtiment a réalisé, puisqu'il a des canons quatre fois plus pesans que les plus lourds de la flotte turque, et une cuirasse dont l'épaisseur est plus forte de 23 centimètres que les cuirasses les plus fortes de cette marine. En somme, celle-ci présente une « rangée de dents » de près de deux cents pièces qu'elle aurait pu mettre en ligne dans le détroit des Dardanelles, s'il s'était agi d'en disputer le passage. Voyons maintenant quels sont les moyens de combat que les Russes avaient à leur disposition.

(1) Tous ces chiffres, puisés à des sources authentiques, sont approximatifs.

II.

De même que la France a deux ports principaux : Brest et Toulon,— deux marines : celle de l'Océan et celle de la Méditerranée, de même la Russie a Cronstadt sur la Baltique, Nicolaïef sur la Mer-Noire. La flotte de la Mer-Noire est à l'état embryonnaire; l'autre est plus importante, mais elle a été conçue surtout en vue de la défense du littoral et des ports. Ses moyens de navigation et de lutte en pleine mer sont insuffisans. La Russie, encore tout imbue du souvenir de la guerre avec l'Angleterre et la France en 1855, a été inspirée, en commençant la reconstruction de sa flotte, par la pensée d'écarter de ses rivages les vaisseaux de ses anciens adversaires. Elle devait donc se procurer avant tout une marine qui fût composée de bâtimens particulièrement propres à la protection des côtes, construits en vue d'empêcher le bombardement des villes, des forts, et de s'opposer aux descentes de l'ennemi. Dix monitors, construits dans ce dessein, sortirent des chantiers nationaux, savoir : l'*Ouragan*, le *Typhon*, l'*Archer*, le *Narval*, la *Cuirasse*, le *Cuirassier*, la *Lave*, la *Foudre*, le *Devin*, le *Sorcier*. L'artillerie de ces navires fut uniformément composée de deux canons, placés sur une tour. Leur cuirasse est de 12 centimètres pour la protection des murailles et de 28 centimètres pour abriter la tour. Les vingt canons de ces dix monitors ont été distribués deux par deux; ils étaient de 22 centimètres. Lorsque ces monitors furent mis à flot, le gouvernement ne se crut pas encore assez fortement armé, et, persistant dans son système, il mit sur cale trois nouveaux bâtimens de même espèce, mais d'une puissance supérieure : la *Trombe*, la *Magicienne*, la *Syrène*. Ces navires étaient pourvus de deux tourelles. La *Trombe* n'avait que deux canons, mais il y en avait quatre à bord de la *Magicienne* et de la *Syrène*. Cette flotte défensive fut complétée par une puissante batterie flottante : le *Minine*, portant quatre grosses pièces de 28 centimètres et un blindage de 30 centimètres. Quand on eut terminé ce grand travail, le ministère de la marine et le prince qui préside aux destinées de ce service durent éprouver une certaine satisfaction, car ils pouvaient se féliciter d'avoir augmenté la puissance défensive de l'empire en l'entourant de ce rempart mobile.

Mais le temps avait marché pendant la création de ce matériel. La Russie avait un bouclier pour la défense, l'épée lui manquait pour l'attaque. Nous entendons par l'épée les bâtimens propres à la bataille en pleine mer, capables de chercher l'ennemi loin des côtes et de le combattre partout où l'on peut le rencontrer. Il n'y avait encore rien ou presque rien de fait dans cette voie, mais

il n'y avait non plus rien de compromis. La Russie « n'avait pas perdu pour avoir attendu. » Dans le reste du monde, les premiers cuirassés avaient subi de nombreuses transformations. Des escadres primitivement créées, plusieurs étaient devenues, en très peu d'années, tellement arriérées qu'il n'y avait plus qu'à les vendre comme vieux fer. La marine russe avait par conséquent table rase et pouvait sans *impedimenta* travailler, comme la Prusse par exemple, à la création d'une flotte neuve en profitant de l'expérience acquise hors de chez elle. Cependant, quand elle se mit à l'œuvre, elle eut à constater dans ses arsenaux l'existence de quelques monumens du temps passé devenus insuffisans et portant les traces de la période d'essai par laquelle avaient passé toutes les flottes. Deux vaisseaux se présentaient d'abord, restes vénérables, mais démodés, de l'ancienne marine à voiles : c'étaient le *Sévastopol* et le *Pétropavlosk*. Ces vaisseaux transformés pouvaient figurer dans les rangs d'une escadre cuirassée avec honneur sans doute, mais cependant sans force suffisante pour se mesurer avec ceux des vaisseaux anglais, ou imités de l'Angleterre, qui sont une puissante expression de la force navale telle qu'on la comprend aujourd'hui. Ils reçurent les modifications suivantes : au lieu de hautes murailles percées de sabords à plusieurs étages sur les flancs et lançant des bordées de cinquante canons de chaque côté, salves impuissantes contre la dure enveloppe des bâtimens qu'on promène en ce moment dans la Méditerranée, le *Sévastopol* et son pendant le *Pétropavlosk* eurent chacun dix canons de 20 centimètres et quelques autres d'un calibre inférieur. Ce sont des bâtimens à haute mâture. Leur vitesse est de 11 nœuds; leur blindage de 11 centimètres. L'amirauté russe n'ayant pu se résoudre à renoncer à ces non-valeurs, après leur avoir donné toutes les améliorations possibles, sans pouvoir cependant parvenir à les élever au rang de cuirassés de premier ordre, eut l'idée de construire un bâtiment d'après ses propres plans; ce fut le *Prince Pojarski*, qui présente dix bouches à feu en batterie dans une casemate centrale. Ces canons sont de 20 à 21 centimètres, et le navire n'a qu'une vitesse de 11 nœuds. La Russie, persistant dans la résolution de ne prendre conseil que d'elle-même, mit ensuite en construction deux nouveaux bâtimens de haute mer : l'*Amiral Greich* en 1868, l'*Amiral Lazaref* en 1871; ils ont trois tourelles, six canons chacun de 22 centimètres, un blindage de 11 centimètres, une vitesse de 11 nœuds. Deux autres frégates du même type, à deux tourelles, l'*Amiral Spiridof* et l'*Amiral Tchitchagof*, furent armés de quatre canons de 27 centimètres, et leur ceinture blindée fut portée à 15 centimètres au lieu de 11.

On le voit, la Russie, quoiqu'elle comptât dans les rangs de sa

flotte un nombre considérable de navires défensifs, n'avait en réalité à sa disposition, en fait d'escadre capable de porter le pavillon russe dans les mers lointaines, que neuf bâtimens, savoir : le *Sévastopol*, le *Pétropavlosk*, le *Prince Pojarski*; quatre autres bâtimens qu'on appelle les quatre amiraux, savoir : l'*Amiral Greich*, l'*Amiral Lazaref*, l'*Amiral Spiridof*, l'*Amiral Tchitchagof*; enfin l'*Amiral-général* et le *Duc-d'Édimbourg*, tous deux d'un plus faible échantillon, soit au total neuf frégates et corvettes généralement moins fortes que les bâtimens de la Turquie. Cette infériorité n'était pas compensée par la valeur exceptionnelle du *Pierre-le-Grand*, que la Russie a construit en dernier lieu et qui n'avait pas encore achevé ses essais au moment de la guerre. Ce bâtiment de conception russe a quatre canons placés sur deux tourelles : bouches à feu de 32 centimètres, pesant 37 tonnes et lançant des projectiles de 295 kilogrammes; six canons d'acier rayés; deux mitrailleuses sont en outre braquées sur les passerelles. La cuirasse du *Pierre-le-Grand* a 38 centimètres d'épaisseur. Enfin ce vaisseau est en mesure d'obtenir une vitesse de 14 nœuds. En de telles conditions, le *Pierre-le-Grand* peut être considéré comme l'un des plus puissans navires connus après le *Duilio*; mais c'est l'unique bâtiment de cette force dans toute la marine russe.

Aucun de ces navires n'a paru dans la Mer-Noire; ils ont été immobilisés presque tous à l'autre extrémité de l'empire, sous les canons de Cronstadt. Le gouvernement de Saint-Pétersbourg avait d'abord envoyé une partie de cette flotte dans la Méditerranée, sur les côtes d'Italie. On l'avait stationnée dans le voisinage d'une escadre ottomane expédiée de Constantinople pour surveiller et comprimer au besoin les mouvemens qui pouvaient se produire dans l'île de Crète, encore émue de sa dernière insurrection. Mais il n'entrait probablement pas dans les plans politiques du gouvernement russe de livrer bataille à ces bâtimens turcs, qu'il aurait fallu disperser d'abord pour essayer d'entrer dans la Mer-Noire; car il n'avait pas composé son escadre de manière à s'assurer de la victoire. Le *Pierre-le-Grand* entre autres n'en faisait pas partie. On avait cru d'abord que la Russie se disposait à le diriger de ce côté; déjà ce vaisseau se préparait à quitter la Baltique lorsqu'il reçut contre-ordre et revint dans la Néva, où il passa l'hiver, au grand regret de son équipage et surtout de son état-major. Le fait est qu'il n'y eut pas même apparence de conflit entre les deux escadres rivales. La marine, sur les côtes méridionales de la Russie, fut donc laissée à ses propres forces, qui étaient à peu près nulles en face d'une flotte ottomane composée et armée avec le soin que nous avons dit. Pourquoi, dans le moment critique où la Russie se décidait à déclarer la guerre, sans doute après qu'elle en avait depuis longtemps con-

sidéré l'éventualité, ne se trouvait-elle pas mieux préparée à la soutenir sur mer au siége même des hostilités et lorsqu'une flotte bien construite et nombreuse dans la Mer-Noire aurait pu être d'un si grand secours à l'armée de terre? C'est que pendant longtemps le gouvernement de la Russie avait eu les mains liées par les traités. Celui du 30 mars 1856 obligeait la Russie à n'entretenir qu'une force maritime insignifiante dans la Mer-Noire. Elle y avait été réduite à une position telle qu'elle avait dû renoncer à y lancer des vaisseaux et à y maintenir des arsenaux. Nicolaïef avait été délaissé et Sébastopol restait en ruines. Cette situation ne changea qu'en 1871, et jusque-là le temps fut perdu pour la création d'une flotte dans la Mer-Noire. Les désastres de la France fournirent au gouvernement de Saint-Pétersbourg l'occasion de prendre une autre attitude. A la suite de conférences provoquées par l'empereur Alexandre, et dont l'Angleterre s'était rendue complice avec un désintéressement inattendu, un nouveau traité fut signé, à Londres cette fois, le 13 mars 1871. Le gouvernement du 4 septembre sanctionna en congrès l'abrogation des clauses du traité de Paris relatives aux forces navales de la Russie. Le sultan, qui n'y avait nul avantage, ratifia cette décision par une convention spéciale. Dès ce moment, le gouvernement russe fut libre d'y construire autant de vaisseaux qu'il lui plairait d'en mettre en chantier. Aussitôt Nicolaïef reprit une grande activité. Cet arsenal, autrefois monté exclusivement pour la construction de bâtimens à voiles en bois, fut *outillé* pour les vaisseaux à vapeur en fer à cuirasse. Les ports de commerce furent réparés depuis Odessa jusqu'au fond de la Mer d'Azof (1). Partout sur ces côtes on prépara les élémens d'une marine nouvelle. Mais la construction d'une flotte ne s'improvise pas. La Prusse y travaille depuis 1867 sans marchander l'argent et avec l'activité extrême qui est le propre de son gouvernement en matière de guerre, et pourtant elle n'a pas encore achevé son matériel flottant, qui ne doit être complet qu'en 1882. La Russie, en sept ans, n'aurait certainement pas pu faire ce que la Prusse doit mettre plus de quinze années à terminer. Au moins pouvait-elle hâter son œuvre? Mais cet important travail fut plutôt retardé par un essai qu'il semble que l'Angleterre seule eût pu se permettre parce qu'elle est d'avance en possession d'une flotte prête à toutes éventualités soit sur les côtes, soit en haute mer. Au lieu de mettre sur cale en grande hâte des bâtimens de formes ordinaires et éprouvées, sanctionnées par l'expérience et adoptées par toutes les grandes marines, la Russie voulut se passer la fantaisie d'une nouveauté. Elle s'est emparée d'une idée originale qui consiste à créer des « bâtimens circu-

(1) Voyez la *Revue* du 1er juin 1876.

laires, » c'est-à-dire à leur donner une forme arrondie pour supporter, comme la tortue, une cuirasse très lourde. La tortue n'en est pas plus agile, et c'est ce qui est arrivé aux « navires circulaires, » qu'on appelle en Russie *popofkas*, du nom de l'amiral qui en est l'inventeur. M. Reed, un ingénieur maritime célèbre en Angleterre, a visité dans la Mer-Noire ces bâtimens extraordinaires et il en a fait un certain éloge, tout en réservant son opinion sur leur valeur de combat jusqu'à plus complète information. D'autre part, s'il faut en croire les journaux de Londres, cette innovation n'inspirerait qu'une confiance très limitée dans les rangs de la marine russe. Ce qui paraît certain, c'est que les *popofkas* sont hors d'état de rendre les services de bâtimens d'escadres. Elles ne peuvent naviguer que dans le voisinage des côtes, et ce sont plutôt des batteries que des vaisseaux et des frégates.

Du reste l'amirauté russe les a classées dans la catégorie des bâtimens défensifs, et la preuve en est dans l'inaction même où les deux « navires circulaires » ont été laissés depuis le commencement de la guerre. Ils n'ont pas quitté le littoral. Malgré l'épaisseur de leur cuirasse, la force de leur artillerie, nous n'avons pas appris que leur pavillon ait flotté en face du croissant. Ils paraissent faits pour recevoir l'ennemi sur la côte où à l'entrée des ports, mais non pour aller le chercher en mer et le combattre. Donc, sans préjuger l'avenir et sans méconnaître l'ingéniosité du système, il est permis de dire qu'au lieu de se lancer dans cette expérience coûteuse et incertaine, une puissance comme la Russie, qui n'est pas naturellement maritime et dont les finances ne sont pas très prospères, aurait pu laisser à d'autres le rôle d'inventeurs et se borner à imiter les meilleurs modèles de la marine anglaise. Il ne faut pas chercher le superflu quand on n'a pas le nécessaire. Le superflu, ce sont des bâtimens d'une forme inusitée, dont les mérites sont encore hypothétiques et n'ont été constatés dans aucune épreuve sérieuse, c'est-à-dire dans aucun combat. On peut, à coup sûr, dès à présent reprocher à cette innovation d'avoir absorbé pendant un temps précieux les forces de l'arsenal de Nicolaïef et d'avoir empêché la construction, dans ce port, de navires propres à entrer immédiatement en lutte avec l'ennemi. En effet, les deux *popofkas* ont été pendant la guerre les seuls cuirassés disponibles sur les côtes méridionales de l'empire. S'il est vrai qu'elles n'ont pu être utilisées contre les vaisseaux ottomans dans là Mer-Noire, à plus forte raison n'aurait-on pu les employer dans les mers éloignées, et ceci pourrait suffire pour faire comprendre à Saint-Pétersbourg qu'on a commis une méprise. Mais on est tombé dans cette erreur; on y persiste, aussi a-t-on ordonné la mise en chantier d'autres navires de même sorte, si ce n'est que les prochains mo-

dèles seront plus grands. Avec toutes ces conceptions qui jusqu'à présent n'ont rien produit, la Russie s'est trouvée désarmée devant un ennemi qu'elle avait l'habitude de vaincre et qui vient de la braver presque impunément sur mer. Quelques services que les *popofkas* puissent lui rendre un jour contre des marines de premier ordre, elles ont laissé pendant la guerre le pays à peu près sans défense contre une marine secondaire.

Mais on dit encore : La Russie, se voyant hors d'état de soutenir son rang dans la Mer-Noire, ne pouvait-elle pas y envoyer tout ou partie de sa flotte de combat remisée dans la Baltique? Cette question, chacun l'a faite, et comment y répondre avec quelque certitude? La politique russe n'a pas l'habitude de confier au public les motifs de ses décisions, et, comme le gouvernement n'y est pas exposé à des interpellations plus ou moins indiscrètes, il est assez difficile de pénétrer le secret de ses résolutions quand il ne lui convient pas de les dévoiler. Certes ce gouvernement a montré qu'il s'inquiétait peu des conseils donnés en congrès, et, s'il n'avait pas eu pour but de ménager l'Europe pour ne pas être entravé dans la guerre qu'il décidait, il aurait peut-être fait peu de cas de la disposition suivante annexée au traité de 1871, et ainsi conçue : « Le principe de la clôture du détroit des Dardanelles et du Bosphore, tel qu'il a été établi par la convention séparée du 30 mars 1856, est maintenu, avec la faculté pour sa majesté impériale le sultan d'ouvrir lesdits détroits en temps de paix aux bâtimens de guerre des puissances amies et alliées, dans le cas où la Sublime-Porte le jugerait nécessaire pour sauvegarder l'exécution du traité de Paris du 30 mars 1856. »

Essayer de franchir de vive force les Dardanelles pour faire la guerre au sultan, c'eût été s'exposer à rencontrer les vaisseaux anglais au passage et donner une cause légitime à leur intervention. Il est donc possible que le gouvernement russe ait jugé impolitique de fournir ce prétexte à l'alliée du sultan. La crainte d'un conflit avec l'Angleterre a dominé en Russie au début de la guerre, et il a fallu que les Anglais eux-mêmes, par l'organe de leurs journaux les plus répandus, prissent la précaution de calmer la panique causée à Saint-Pétersbourg par le bruit de leur entrée probable dans la Baltique. Ils ont cru devoir rassurer les esprits. L'Angleterre, ont-ils dit, a tout à perdre à une lutte même victorieuse dans les eaux de la Baltique. Elle infligerait à peine à son adversaire la perte de quelques navires marchands et d'un littoral occupé seulement par des populations rares et indigentes, tandis qu'en revanche son adversaire menacerait ses côtes riches et populeuses, ses colonies si nombreuses et si florissantes. A ces considérations, un journal russe, *Yachta,* ajoutait les suivantes : Une flotte anglaise dans la

Baltique ne pourrait que difficilement y débarquer des troupes et serait réduite à bloquer les ports. Cette opération de guerre nuirait surtout à l'Angleterre, qui se priverait ainsi de son commerce avec la Russie au profit des puissances neutres. Le blocus de côtes si étendues et pourvues de nombreuses défenses serait d'ailleurs très difficile. Le droit international ne reconnaît de blocus effectif que si l'assaillant dispose d'une flotte trois fois supérieure à celle de l'adversaire. Cette condition imposerait à l'Angleterre l'obligation de maintenir sur les côtes russes une flotte de cinquante cuirassés. En admettant qu'une puissance soit en état de faire un tel déploiement de forces, la dépense en serait hors de proportion avec le résultat. Malgré tout, comme la peur ne raisonne pas, le sentiment public était resté sur une impression pénible, et le gouvernement russe lui-même ne put s'y soustraire. Il borna ses efforts à la construction de trois nouveaux navires défensifs. Ces trois bâtimens étaient : l'*Aînée*, le *Kremlin* et le *Trône n'est pas à moi*. Voilà pourquoi l'Europe attentive n'a pas eu le spectacle émouvant de combats sur mer pendant cette guerre. La science peut le regretter, car elle y a perdu un élément d'instruction, d'autant plus précieux que, si de tous côtés on fait des préparatifs formidables pour les batailles navales de l'avenir, l'occasion d'étudier les résultats du choc d'escadres cuirassées est assez rare. On se regarde; on ne s'aborde guère. L'humanité s'en félicitera. C'est bien assez des combats à terre, et l'on se réjouit quand les hommes hésitent à transporter jusqu'au-dessus des abîmes de la mer leurs querelles sanglantes.

En résumé, voici quelle était au début de la guerre la situation des deux puissances belligérantes. La Turquie pouvait mettre en ligne quinze cuirassés armés de cent quatre-vingt-cinq canons dont vingt-quatre de 18 tonnes et 27 centimètres; cinquante-deux de 12 tonnes et 25 centimètres; quatre-vingts de 6 tonnes 1/2 et 20 centimètres. Tous ces bâtimens étaient construits d'après les meilleurs types. Leurs cuirasses avaient une épaisseur considérable variant de 13 à 32 centimètres. Cette flotte avait donc une homogénéité qui en augmentait considérablement la force et la rendait très redoutable. Quant au courage personnel des Turcs, il est incontestable : la guerre actuelle en a fourni des preuves éclatantes; mais, en marine, la bravoure ne suffit pas. Aussi les patrons de la Turquie, experts en matière de service naval, ne se sont pas montrés satisfaits de leurs cliens et ont fort critiqué l'usage qu'ils ont fait de leur bel armement.

Dès le commencement des hostilités, une partie de la flotte ottomane avait été, comme nous l'avons dit, envoyée dans la Méditerranée, l'autre partie dans la Mer-Noire. Celle-ci avait été divisée

en deux escadres : l'une sur la côte d'Europe, l'autre sur la côte d'Asie. La première fut ainsi composée : un cuirassé de deuxième rang; trois bâtimens blindés de troisième rang très rapides, bien armés, plus une corvette à vapeur en bois et trois avisos. La seconde escadre, celle d'Asie, comprenait : un cuirassé de deuxième rang, trois de troisième rang, un quatrième d'ordre inférieur, plus une frégate en bois armée de gros canons Krupp et deux avisos; l'escadre d'Europe étant placée sous le commandement de l'amiral Hassan-Pacha, l'autre sous les ordres de l'amiral Ahmed-Pacha. Leurs instructions portaient en substance les recommandations suivantes: « Défendre contre une invasion les rivages de la Turquie. Opérer sur le flanc d'une armée ennemie qui tenterait de s'avancer par les routes du littoral. Combattre les bâtimens russes qui essaieraient d'empêcher les transports de troupes turques entre le Bosphore et l'Asie. Intercepter tout trafic entre les ports russes. Coopérer avec les forces militaires agissant sur les côtes de l'Asie-Mineure et du Caucase. »

Le *Times*, qui dans le temps avait reçu communication de ces renseignemens, pouvait certes être bien informé, puisque le chef du grand état-major de la marine ottomane était un officier général au service du royaume-uni. C'est Hobbart-Pacha qui a dirigé les mouvemens de cette flotte placée nominativement sous les ordres de plus vrais musulmans. La capacité de ces derniers n'a pas été démontrée, ils ont paru en général plus empressés d'accepter de hautes fonctions qu'aptes à les bien remplir. On leur a reproché surtout d'avoir manqué le but qui leur était assigné par les instructions précédentes, d'avoir laissé aux Russes la liberté de naviguer d'un port à l'autre, d'y transporter des troupes, des approvisionnemens et toute sorte de renforts. Si les Russes avaient disposé d'un matériel naval plus considérable, ils en auraient très probablement tiré meilleur parti que les Ottomans de leur belle flotte. Mais quelle différence dans le nombre et surtout dans la qualité des bâtimens! En réunissant même tous les navires de guerre que la Russie possède dans ses deux grands ports du nord et du midi, ils eussent été en état de grande infériorité. On vient de lire le résumé des forces navales ottomanes, voici en parallèle le tableau d'ensemble des bâtimens russes : deux vaisseaux en bois provenant de l'ancienne flotte, cuirassés à 11 centimètres et armés de canons de 20 centimètres; trois grandes corvettes dont deux cuirassées à 15 centimètres et pourvues de canons de 20 centimètres; deux frégates portant des canons de 22 centimètres et blindées à 11 centimètres; deux autres cuirassées à 15 centimètres et chargées d'une artillerie de 27 centimètres. Enfin un vaisseau de première force, avec des pièces de 32 centimètres et un blindage de 38 centimètres. En tout une di-

zaine de bâtimens pour la flotte de combat en haute mer, presque tous faiblement cuirassés et non moins faiblement armés : le reste de la flotte composé de monitors et de batteries flottantes.

Dans ces conditions, le gouvernement de Saint-Pétersbourg, se sentant impuissant, surtout sur les côtes méridionales de l'empire, a eu recours à l'arme des marines faibles : la torpille. Il l'a employée avec profusion et avec audace. Si cette guerre n'a fourni à la science aucune donnée nouvelle sur la lutte entre bâtimens cuirassés, elle a accumulé au contraire les renseignemens sur l'usage et les effets de la torpille, cet engin de guerre nouvellement introduit sur la scène du vieux monde par la jeune et vigoureuse Amérique.

III.

Il y a quelques années seulement qu'on a compris en Europe l'importance de cet instrument de destruction. Cette importance a été révélée non-seulement par la guerre civile des États-Unis, mais encore par l'impuissance où la menace seule des torpilles a réduit la flotte française quand elle a inutilement croisé devant les ports prussiens pendant la guerre de 1870. Nous avons exposé ici même (1) les précédens de cette découverte, qui tend à égaliser les forces maritimes entre tous les peuples. Depuis cette époque, les études ont été continuées, notamment en Angleterre, en Prusse et en Russie. La Russie vient, sur la Mer-Noire, de les mettre en pratique. On trouvera donc dans les incidens de cette guerre de féconds enseignemens, surtout lorsque ces incidens seront mieux connus. Malgré les rapports officiels qui sont sous nos yeux, les renseignemens sont peu nombreux. Le gouvernement russe a écarté de ces publications tout ce qui pouvait tendre à divulguer son secret. On n'y trouve point d'explications complètes sur la structure des navires et des bateaux engagés dans les opérations maritimes, l'espèce et la composition particulière des projectiles, leur emploi soit par le lancement d'espars porte-torpilles, soit par l'envoi à certaines distances d'appareils automatiques. Les rapports ne contiennent point d'informations sur la qualité, l'espèce et la quantité de la poudre employée. Le gouvernement impérial a tenu dans l'ombre les travaux de ses ateliers avec tant de soin qu'il en a écarté même les touristes. L'un d'eux a écrit dans un journal autrichien que, se trouvant au mois de mars 1877 dans la gare de Kichenef, il y vit dix embarcations construites, disait-on, d'après un nouveau plan qu'on ne voulait pas laisser pénétrer, et destinées à porter des torpilles dans le Danube. On tint le voyageur à distance; il dut se

(1) Voyez la *Revue* du 1er mai 1876.

borner à cette information générale sans pouvoir y ajouter aucun éclaircissement. Les journaux anglais, plus particulièrement intéressés à l'étude des questions maritimes, ne furent pas mieux renseignés. On y trouva seulement la trace des efforts considérables du gouvernement russe pour former un corps de marins torpilleurs. Ces efforts avaient commencé dès l'année 1875.

Le grand-duc Constantin s'était appliqué dès cette époque à former un personnel composé d'abord de 20 officiers et 40 hommes seulement, choisis dans les équipages de la flotte et appelés à recevoir une instruction spéciale. L'objet de leur étude devait être « le maniement et la fabrication des engins explosifs sous-marins. » Cette institution prit au commencement de la guerre un très grand développement. Le grand-duc y employa toute son activité. Des embarcations à vapeur furent achetées. Les yachts de plaisance impériaux furent acheminés sur les ports du sud. Des constructeurs de la marine à Saint-Pétersbourg et en Finlande reçurent la commande d'une vingtaine d'embarcations porte-torpilles. On augmenta le corps des marins torpilleurs. Le centre de ce service fut établi à Cronstadt pour la Baltique, à Kertch pour la Mer-Noire; on y construisit des ateliers pour la fabrication des torpilles. En très peu de temps, Nicolaïef, Otchakof, Odessa reçurent des embarcations pourvues de ces armes meurtrières. La flottille entière fut placée sous le commandement particulier d'un des officiers les plus distingués de la marine impériale. Dès le début des hostilités, tous les commandans de ces embarcations étaient à leur poste. Des hommes d'élite, choisis dans les équipages, même au retour de croisières lointaines, étaient dirigés de Cronstadt sur Braïla pour armer les bateaux torpilleurs. En ce moment survint un accident terrible. La manufacture de torpilles à Cronstadt sauta. Les travaux commencés furent interrompus, le matériel endommagé ou perdu. Mais le grand-duc Constantin ne se laissa pas décourager par cette catastrophe. L'œuvre fut continuée avec un redoublement d'activité. On répara les ateliers ruinés. L'administration fit en outre l'acquisition, en Angleterre, de cent torpilles dites torpilles Whitehead, dont il nous faut indiquer la structure et les propriétés.

Elles diffèrent de celles qu'on assujettit au bout d'une perche et qu'on va porter jusqu'à la muraille d'un bâtiment. Elles sont destinées à être lancées à une certaine distance. Ce sont des appareils automatiques qui, par un mouvement intérieur, doivent marcher droit à leur but en nageant sous l'eau à une profondeur de 2 à 3 mètres. La torpille Whitehead est un vase en tôle d'acier long de 3 mètres 1/2 environ et dont le diamètre est de 40 centimètres. Ce récipient a la forme d'un poisson. En tête est la charge, composée de fulmi-coton. Au centre est disposée la machine motrice. L'ar-

rière est occupé par un réservoir d'air comprimé. Au moyen d'un tube, où l'on introduit également, comme agent moteur, une petite quantité d'air comprimé, on lance la torpille-poisson. Au sortir de ce tuyau, le projectile prend sa course que dirige une hélice placée à l'arrière; il est poussé par un mécanisme intérieur dont les dispositions les plus délicates sont tenues secrètes. L'installation de ce mécanisme est confiée en Angleterre à des agens peu nombreux qui travaillent en des ateliers mis à l'abri de toute indiscrétion. Ajoutons seulement que la torpille Whitehead a l'avantage de tenir les bateaux-torpilleurs et leur équipage à distance des bâtimens qu'on attaque. C'est une question d'humanité, si tant est que l'humanité ait un rôle quelconque dans l'emploi de cet agent destructeur. Comme on l'a vu dans la guerre de sécession aux États-Unis, les torpilles ont été très souvent funestes à ceux qui s'en servaient; les gouvernemens sont donc préoccupés de la pensée d'épargner autant que possible la vie des assaillans, si ce n'est celle des assaillis, et surtout d'éviter la nécessité de recourir à des dévoûmens exceptionnels pour ce service, qui n'exige pas seulement de la résignation, mais de l'initiative et de l'entrain.

Dans cette vue, les états maritimes ont poursuivi des études sur cet engin meurtrier, même après l'invention de la torpille Whitehead. Celle-ci n'est pas sans défaut. Son mécanisme, excellent dans les eaux calmes, fonctionne imparfaitement dans une mer agitée. Un incident malheureux en a d'ailleurs signalé les essais en Angleterre. La chambre à air comprimé a fait un jour explosion à Woolwich; les éclats du métal ont tué un ouvrier, et cet événement a refroidi l'enthousiasme. Les recherches ont donc continué. On les a dirigées particulièrement sur l'engin dit « torpille Harvey, » du nom de l'inventeur. C'est une boîte de forme irrégulière, longue de 1m,50, large de 15 centimètres, qui est pourvue de chevilles d'inflammation à la partie supérieure. Cet instrument de guerre diffère des autres par deux particularités très importantes : celle d'être remorqué par une longue corde métallique qui le tient éloigné du bateau porte-torpilles, et celle de flotter non pas à la suite de ce bateau et dans son sillage au risque d'y causer de graves accidens, mais sur un plan presque parallèle, au moyen de pattes d'oie qui le maintiennent dans cette position, quand le bâtiment remorqueur marche avec vitesse. Telles sont à peu près les explications que donnent les recueils spéciaux sur ce projectile. Nous ne l'avons pas vu. On dit que cette disposition donne à la torpille Harvey un faux air de pieuvre, avec ses gros yeux que figurent les chevilles explosives, et c'est en effet une pieuvre dangereuse qui rayonne autour des embarcations, blessant à mort tout ce qu'elle rencontre sur son passage. Cette machine est, dit-on, très *marine*, ce qui veut dire

assez grossière, ou, si l'on veut, assez simple pour être maniée facilement par des marins sans instruction spéciale; mais l'effet en est incertain et dépend en partie d'un hasard qui la mette en contact avec un bâtiment ennemi. Plusieurs marines ont adopté la torpille Harvey. Les États-Unis l'ont donnée aux bâtimens de guerre. L'Autriche l'a soumise aux expériences les plus sérieuses, preuve du prix que le gouvernement de Vienne y attache. La Hollande et l'Italie en font usage. La Russie préfère le lancement à bout d'espars. C'est plus sûr, mais bien dangereux pour les marins torpilleurs. Elle ne s'est pas servie d'un autre genre de mines marines dans ses attaques contre les cuirassés ottomans pendant la dernière guerre. Au demeurant, la torpille Whitehead et la torpille Harvey, qui rivalisent dans le champ de la destruction, se partagent, comme on voit, la faveur des gouvernemens. Récemment la Russie a montré une certaine préférence pour la torpille Whitehead, mais ce penchant est resté platonique, et il ne paraît pas qu'elle ait été l'objet de faveurs spéciales dans la dernière guerre, à l'exception de l'achat en Angleterre d'un certain nombre de ces mines sous-marines.

Le *Duilio* d'Italie est armé d'un appareil particulier pour l'envoi de la torpille Whitehead. On critique cette disposition. Des marins auraient préféré le bélier. Cette espèce de hache, qui s'enfonce dans un bâtiment et le coupe en deux, est considérée comme plus maniable et plus sûre que la torpille. Celle-ci a des organes compliqués. Le bélier, masse énorme, n'est pas exposé aux avaries. Au contraire mille incidens peuvent enrayer l'action de la torpille, la détourner de son but, et même la rendre très dangereuse à bord de l'embarcation qui la porte. Le *Pierre-le-Grand*, ce vaisseau russe dont l'armement a été décrit dans le cours de notre étude, suscite les mêmes observations. Il n'a pas d'éperon. La Russie, après avoir fait abus de cette arme, car elle en avait mis partout, l'a refusée au *Pierre-le-Grand*, un bâtiment obéissant et agile malgré ses proportions colossales. On l'a pourvu, au contraire, de deux torpilles placées à l'avant et portées sur des espars. Il est regrettable que ce grand et beau vaisseau, après des expériences satisfaisantes dans la Baltique, ait été rappelé à Cronstadt et n'ait pas paru dans la Méditerranée, car il eût peut-être fourni matière à des études comparatives sur l'emploi et l'efficacité de ces deux engins effroyables : l'éperon et la torpille, dont presque tous les coups sont mortels.

La guerre actuelle aura du moins servi à mettre les esprits d'accord sur l'espèce de torpille qu'il convient de placer à poste fixe dans les rivières et à l'entrée des ports pour en interdire l'accès. La Russie les a semées à profusion, et elles ont fort contribué à la

défense des frontières maritimes de l'empire. La Turquie en avait fait usage, dit-on, dans le détroit; mais sans doute on les aura enlevées avant l'entrée des vaisseaux anglais. En général ce rempart sous-marin se compose aujourd'hui d'un cordon de mines explosives que des fils électriques mettent en rapport avec le rivage. L'étincelle est dirigée à volonté sur ces projectiles immergés et peut les faire éclater au moment précis du passage d'un bâtiment hostile. Ainsi une ligne de cônes chargés de fulmi-coton et pourvus d'un conducteur électrique peut suffire pour tenir des escadres en respect. On la complète pourtant et on la rend en quelque sorte infranchissable en posant dans les intervalles des torpilles ordinaires, qui, sans être pourvues d'un conducteur électrique, s'enflamment par le contact et éclatent sous le choc du navire qui les heurte. Ainsi, dans la défense des côtes et des ports, on a corrigé le hasard des chocs par l'électricité, au moyen de laquelle on soumet la décharge des torpilles à la volonté de l'assiégé; mais on a laissé une part au hasard, qui complète l'électricité, lui vient en aide, et le bâtiment qui réussirait d'abord à franchir sans accident la ligne de torpilles électriques aurait encore la mauvaise chance de heurter, en achevant son passage, une de ces boîtes venimeuses qui font explosion quand on les choque. En évitant les unes, toute escadre essayant de forcer l'entrée d'un port ne peut manquer de tomber sur les autres.

Tels sont les appareils fulminans que la Russie a disposés sur ses côtes méridionales depuis Odessa jusqu'à la ligne extrême de sa frontière sur la côte d'Asie. Les rivages russes de la Mer-Noire forment un croissant, dont la partie centrale est au nord et les deux pointes s'appuient à l'est sur la frontière turque en Asie, à l'ouest, c'est-à-dire en Europe, sur le cours du Bas-Danube et aux bouches de ce fleuve. L'arsenal de Nicolaïef est le foyer défensif de ce périmètre. Des dépôts de munitions, un parc d'artillerie considérable, y sont réunis et rayonnent au besoin sur les points dont il convient d'augmenter la résistance. Ce grand centre d'approvisionnemens et de constructions est situé sur une rivière : le Boug, qui débouche dans la baie de Kherson; cette baie est dominée par deux forts dont les feux se croisent. On connaît les noms de ces ouvrages que l'amiral Bruat a bombardés et réduits à capituler pendant la guerre de Crimée. L'un s'appelle *Otchakof*, l'autre *Kinburn*. On les a relevés, et, pour en augmenter la force, on a fermé l'étroite entrée de la baie par des lignes de torpilles, de sorte qu'il serait très dangereux aujourd'hui d'essayer le renouvellement de l'exploit accompli en 1855 par le marin français. Les escadres ottomanes de la Mer-Noire n'ont eu garde de l'essayer.

A droite de Nicolaïef, sur la rive d'Europe, les côtes de l'empire

présentent un chapelet d'ouvrages fortifiés, égrené le long d'un contour de 80 verstes. Ces fortifications, qui s'étendent jusqu'au Dniester et protégent Odessa, sont armées de pièces de gros calibre auxquelles se joint un système de défense organisé avec des mines sous-marines. Une division de la flottille des bateaux-torpilleurs est stationnée à Odessa, dont elle rend les approches encore plus périlleuses. En remontant vers Nicolaïef, on rencontre l'isthme de Perekop, célèbre dans les annales de la guerre franco-anglaise en Russie. Le gouvernement du tsar a fortifié cette langue de terre qui réunit la Crimée au continent. On y a construit des retranchemens et placé des batteries comme s'il s'agissait d'empêcher l'invasion de l'empire..... par une escadre turque. Des sommes considérables ont été consacrées à l'augmentation des ouvrages de défenses qui entourent Sébastopol. D'autres localités, dont les noms sont également devenus populaires depuis le siége de ce grand port, telles que la baie de la Tchernaïa, que les flottes alliées ont occupée, Balaklava, où les Turcs en 1855 précisément avaient pris une attitude peu résolue dans une bataille livrée par les Russes, le cap Chersonnèse, ont été entourées de torpilles. Balaklava est d'ailleurs protégé par un fort. A gauche de Nicolaïef et de la Crimée, au détroit de Yeni-Kalé, là où commence la côte asiatique, les forts se succèdent, comme les anneaux pressés d'une chaîne de fer; des torpilles ont été placées en avant, et c'est à peine si les escadres turques ont pu approcher assez près pour bombarder un ou deux de ces ouvrages moins protégés que les autres. Ajoutons que ces escadres étaient munies d'appareils propres au dragage des torpilles. Ces instrumens sont des ancres ou grappins qu'on lance par un petit obusier à la distance de 90 mètres. Un autre système de grappins était traîné par des embarcations remorquées qui enlevaient les mines sous-marines.

Ce qui ressort de ces faits, c'est le rôle prépondérant des torpilles dans toute guerre où figureront d'un côté une marine supérieure et de l'autre une puissance plus militaire que maritime. Les torpilles suffiront à protéger ses rivages. C'est ce que l'expérience nouvelle de la guerre des Turcs vient de démontrer avec une entière évidence. D'ailleurs cette expérience n'a pas été bornée à la défense des côtes au moyen d'un cordon de mines et d'ouvrages défensifs. Un ensemble de mouvemens offensifs en a fait partie. La flottille d'embarcations préparée pour porter en mer ou dans les fleuves, sous des bâtimens au mouillage, des projectiles explosifs, a eu des occasions de remplir sa mission et les a saisies aussitôt. Nous devons, au terme de notre travail, dire quelques mots de ces aventureuses expéditions.

IV.

Dans la nuit du 14 mai 1877, deux monitors et un steamer turcs étaient mouillés devant Matchin dans le Danube; la nuit était sombre, mais non tout à fait obscure, car la lune y répandait ses rayons, voilés par des nuages. On faisait assez bonne garde à bord, l'éveil avait été donné par des reconnaissances que les Russes avaient opérées le 13 mai afin de relever exactement la position de leur ennemi. Celui-ci avait même changé de mouillage et s'était éloigné de la rive occupée par l'armée russe. Cependant une flottille composée de quatre embarcations à vapeur avançait en évitant tout ce qui pouvait déceler sa présence. Elle se glissait le long du rivage avec de grandes précautions, car la brise eût porté aux monitors le moindre bruit causé par la vapeur ou par le sillage. La marche devait être lente, tant que le Turc ne l'aurait pas éventée; mais au premier signal d'alarme la flottille avait ordre de se précipiter à toute vitesse sur le bâtiment le plus proche. Les quatre embarcations marchaient à la file; leur petitesse, leur apparence inoffensive eussent laissé en pleine sécurité les sentinelles, qui ne se seraient pas doutées qu'elles pouvaient porter une arme mortelle. C'étaient en effet la mort et la destruction qui s'avançaient avec elles. En tête marchait le *Cesarevitch*, commandé par le lieutenant Dubasof, chef de l'expédition; le *Xenia* suivait, monté par le lieutenant Chestakof. Venaient après le *Djigit*, conduit par un aspirant, et enfin la *Cesarevna*, sous les ordres d'un autre officier du même grade. Ils parvinrent, sans avoir été hélés, jusqu'à une cinquantaine de mètres du monitor qui se présentait le premier. A cette distance, la flottille fut aperçue; le cri des factionnaires retentit, suivi presque aussitôt d'un coup de fusil. Les servans des pièces couchaient sur le pont; ils furent debout en un instant et ouvrirent le feu. C'est alors que le commandant du *Cesarevitch*, se lançant à toute vapeur à l'arrière du monitor, le frappa du côté de babord avec l'espar où était fixée une torpille; celle-ci éclata aussitôt et fit sauter, avec toute cette partie du bâtiment, un canon dont le tir était dangereux. Dès lors le but de l'expédition se trouvait atteint. Le bâtiment turc commençait à s'enfoncer par l'arrière. Un second coup de torpille, bravement porté jusque sous le monitor par le lieutenant Chestakof, précipita la perte du navire turc : il coula par l'arrière en soulevant des montagnes d'eau qui retombèrent sur le *Cesarevitch* et faillirent l'engloutir. Des débris de toute sorte, lancés en l'air par l'explosion à la hauteur de 40 mètres, tombaient en même temps sur les embarcations, et celles-ci avaient fort à faire de pomper l'eau qui les remplissait et d'éviter d'être écrasées par la chute des débris pro-

jetés à une si grande hauteur. Ce n'est pas tout : l'équipage turc, obligé d'abandonner son artillerie, en partie submergée, s'était réfugié à l'avant du navire, avait saisi les fusils et envoyait aux assaillans décharges sur décharges. Dans toutes les occasions, les disciples de Mahomet, pendant cette guerre, ont montré la plus remarquable bravoure ; si les embarcations à torpilles ont pu se tirer saines et sauves de cette bagarre, où les Turcs ont combattu jusqu'au dernier moment, il faut l'attribuer à l'incertitude de la nuit, au désordre d'un naufrage. Quant aux Russes, ils eurent autant de bonheur que d'intrépidité. Le *Xenia* ne parvenait que lentement à dégager son hélice des débris qui l'embarrassaient. Le *Cesarevitch* se relevait péniblement sous l'eau et employait ses forces à vider avec des seaux l'eau qui le remplissait, car la pompe ne fonctionnait pas. Ils restèrent longtemps sous le feu dirigé sur eux par trois gros bâtimens et n'échappèrent que par un hasard extraordinaire.

Tel fut le début des torpilles dans cette campagne. Les Russes avaient procédé par un groupe de quatre canots : deux pour l'attaque, un troisième en réserve, le dernier comme secours. Leur moyen d'agression était une caisse explosive fixée au bout d'un espar qu'il fallait porter jusque sous le bâtiment attaqué en se plaçant bord à bord pour le frapper plus sûrement. Cette opération devait être praticable dans un fleuve. Elle a réussi en effet. La marine russe, encouragée par ce succès, allait bientôt tenter en mer une autre expédition du même genre.

Le 9 juin, six *bateaux-torpilles* partirent d'Odessa à la recherche de bâtimens turcs qui croisaient, disait-on, au large de Caffa, près du détroit qui joint la Mer-Noire à la Mer-d'Azof. Ils étaient remorqués par l'aviso *Grand-duc-Constantin*. La flottille ne rencontra pas à Caffa les bâtimens de la marine ottomane ; mais on apprit qu'ils étaient mouillés en rade de Soulina. On y reconnut en effet la présence de quatre cuirassés turcs, l'un en croisière et trois au mouillage. A 6 milles de distance, l'aviso s'arrêta, les remorques furent larguées, et les six bateaux, abandonnés à eux-mêmes, s'avancèrent sur deux lignes. Une heure et demie de marche les mit à portée des bâtimens ennemis. Ils se préparèrent à l'attaque, formés sur une seule ligne, et profitant d'une nuit fort obscure. Chaque bateau était couvert d'un prélart disposé pour intercepter la lumière, et les machines étaient conduites de manière à ne faire aucun bruit. Le commandant Puschtschine dirigea son bateau au centre de la rade; le lieutenant Rodjestvenski assaillit le bâtiment le plus proche. A la distance de 60 mètres, ils furent hélés par les factionnaires de ce dernier navire. En même temps, l'équipage ouvrit un feu de mousqueterie des plus violens. Le bateau prit son élan et s'approcha le plus près possible du bâtiment sans arriver à le toucher, de

sorte que la torpille éclata à quelque distance. On ne put se rendre compte de l'effet qu'elle avait produit, tant l'obscurité était profonde. L'explosion, selon l'usage, avait soulevé une véritable trombe d'eau qui avait presque noyé l'embarcation. Pendant que l'équipage russe s'efforçait de la mettre à sec, il était en butte à la fusillade, qui n'avait pas cessé. Le canon y avait joint ses projectiles. Enfin le bâtiment s'était ébranlé et marchait sur le bateau-torpille en vue de le couler. Pour comble d'embarras, le gouvernail de ce bateau ne fonctionnait plus. Les débris de l'appareil à lancer la torpille embarrassaient sa marche. Il parvint néanmoins à faire sa retraite et put rejoindre le *Grand-duc-Constantin*. Quatre autres bateaux avaient également rallié ce steamer. Ils rentrèrent au nombre de cinq à Odessa, où l'embarcation du lieutenant Rodjestvenski dut être mise en réparation. La coque était considérablement endommagée, et l'on en conclut qu'elle s'était heurtée contre un cercle de défense dont le bâtiment turc était entouré et qui était « formé probablement d'une combinaison de filets métalliques et d'espars. » Le bateau-torpille du lieutenant Puschtschine n'avait pas reparu.

L'expédition n'avait pas été heureuse. Un bateau avait disparu; un autre avait été désemparé. Aucun navire ennemi n'avait été détruit, et les minutieuses précautions dont les bâtimens turcs s'étaient entourés prouvaient qu'ils connaissaient le danger et faisaient tout ce qu'ils pouvaient pour l'écarter. Les équipages avaient d'ailleurs montré une grande vigilance, les feux de mousqueterie avaient commencé dès l'approche des torpilleurs; le canon n'avait pas tardé à tonner, et le bâtiment même avait marché sur l'agresseur. Enfin on avait rencontré un bâtiment préservé du danger par un réseau métallique. Cette tentative avortée donnait à réfléchir aux assaillans, et devait sinon décourager la marine russe, au moins la rendre circonspecte. On va voir que son audace ne fut pourtant pas ébranlée.

Dans les premiers jours du mois d'août, une colonne russe devait traverser un défilé commandé par un bâtiment turc mouillé sur la côte. Ce mouvement était important, mais un bombardement maritime pouvait le compromettre, l'empêcher même et dans tous les cas coûter beaucoup de monde, car la passe était défendue aussi par des troupes de terre, et il fallait la forcer. Le *Grand-duc-Constantin*, ce même aviso que nous avons déjà vu figurer dans la précédente entreprise, fut envoyé sur la côte et manœuvra avec assez d'adresse pour attirer à sa poursuite le bâtiment cuirassé qui faisait obstacle au passage. Le commandant russe, colonel Chelkovnikof, profita de cet éloignement pour traverser avec succès le défilé de Gagry, où il aurait pu être couvert d'obus.

La vitesse supérieure du *Grand-duc-Constantin* avait déjoué la

poursuite du cuirassé, mais le commandant avait l'ambition d'un succès plus éclatant. Au lieu de rentrer au port, il fit route pour Soukoum-Kalé, où il comptait rencontrer des adversaires. Les nuits étaient claires à ce moment, mais on attendait le 11 une éclipse de lune, et l'on se proposait d'en profiter pour surprendre les Turcs. L'aviso portait des bateaux-torpilleurs. En rade de Soukoum se trouvait un cuirassé dont la présence était signalée par un incendie à terre, où brillaient également de grands feux de bois. La surprise était manquée; il fallait y suppléer par la rapidité des mouvemens. Les bateaux-torpilles furent mis à la mer; c'étaient : le *Sinope*, monté par 1 lieutenant, 1 enseigne, 1 pilote et 5 matelots; le *Tchesmé*, avec 1 lieutenant, 1 pilote et 1 mécanicien; le *Miner*, portant 1 lieutenant, 1 enseigne et 5 matelots; le *Navarin*, conduit par 1 lieutenant et 5 matelots. Aussitôt à la mer, les quatre embarcations se précipitèrent sur le navire turc : quelques minutes suffirent pour achever l'entreprise. Le *Sinope* porta le premier coup; le *Navarin* le seconda par une atteinte qui ébranla fortement le navire; le *Miner* compléta l'œuvre de destruction. Le cuirassé sombra au milieu des clameurs désespérées de l'équipage, qui se défendait mollement, quoique dès l'approche des bateaux russes il les eût couverts d'une pluie de balles et de mitraille. Les assaillans entendaient parfaitement les ordres qu'on donnait à voix claire et calme à bord du navire attaqué. Le grand canot du cuirassé avait été mis à la mer, et les marins turcs qui le montaient engagèrent un furieux combat à coups de poignard avec le *Sinope*. Le commandant de cette embarcation avait reçu un coup d'aviron sur la tête, et peu s'en était fallu qu'il ne fût entraîné à la mer au moyen d'un grappin. Toutefois le *Sinope* parvint à se dégager, et, suivi des trois autres bateaux, qui n'attendirent pas la submersion du navire, car ils étaient accablés par des feux de mousqueterie dirigés contre eux du rivage, ils rejoignirent en hâte le *Grand-duc-Constantin*, qu'ils accostèrent avec des hurrahs. Ni une embarcation ni un homme ne manquaient au rendez-vous. Mais déjà apparaissait à l'horizon, — il était quatre heures du matin, — la mâture de deux bâtimens de la marine ottomane. L'aviso n'avait pas de temps à perdre. Sept minutes suffirent pour hisser à bord les embarcations et leurs équipages. Le *Grand-duc-Constantin* put se retirer sans coup férir.

Ces incidens prouvent le savoir et l'énergie des officiers, la bonne discipline des marins, spécialement l'habileté qu'ils ont acquise dans le maniement des torpilles et des bateaux-torpilleurs. La règle généralement suivie a consisté dans une marche dissimulée et sans bruit jusqu'au moment où les sentinelles découvrent ces bateaux et appellent aux armes. Alors les embarcations, au

nombre de quatre ou six, se sont toujours précipitées en ligne serrée, sans prendre garde aux feux qui les accueillaient, et elles se sont efforcées d'arriver presque sous les murailles des bâtimens pour les frapper avec l'espar où se trouve fixée la torpille. Le coup porté, elles se sont retirées le plus promptement possible après s'être débarrassées de l'eau que l'explosion avait soulevée en colonne et des débris de toute sorte, tels que fils électriques, épaves du bâtiment et autres. Chose singulière! dans ces rencontres, si souvent mortelles pour les marins-torpilleurs lors de la guerre de la sécession, les équipages des bateaux russes ont échappé le plus souvent aux conséquences de leur aventureuse audace. Malgré la grêle des projectiles et l'obligation de se découvrir, ils sont presque toujours revenus sains et saufs. Il ne paraît pas que la marine russe se soit servie des torpilles Whitehead commandées en Angleterre. Le seul engin dont elle aura sans doute fait usage est la torpille fixée à bout d'espar. La torpille Harvey, dont nous avons parlé, n'a pas non plus été essayée, le gouvernement russe ne partageant pas la prédilection que l'Autriche avait montrée pour cet appareil.

Nous avons à compléter nos renseignemens sur les opérations de la marine russe, en racontant la lutte d'un simple navire de commerce, armé en guerre, contre un cuirassé de la flotte ottomane, lutte qui s'est terminée par la retraite de ce dernier navire. En effet, le gouvernement ne s'était pas borné exclusivement à l'emploi de la torpille. Il a requis les paquebots de la compagnie russe de navigation; il les a armés, pourvus d'équipages vaillans et commandés par un excellent choix d'officiers de la flotte militaire. L'administration de la marine en Turquie n'a pas publié le récit des événemens qui lui ont été favorables. A part les bombardemens de quelques petits ports sur la côte d'Asie et la destruction à coups de canon dans le Danube d'un steamer acheté par la Russie, destiné à la flotte militaire, mais encore dépourvu de tout armement, nous n'avons entre les mains aucun rapport officiel et circonstancié sur les opérations de la flotte ottomane; est-ce parti-pris, dédain des avantages de la publicité ou disette de sujets? Il en existe peut-être; mais dans tous les cas ce silence laisse subsister certains étonnemens qui ont trouvé de l'écho dans la presse anglaise. Pourquoi les cuirassés turcs n'ont-ils pas bloqué dans les ports russes les bâtimens de flottille? pourquoi ceux-ci ont-ils gardé la liberté de leurs mouvemens? pourquoi les a-t-on vus jusque sur les côtes d'Anatolie et de Roumélie circuler de toutes parts, capturant des navires de commerce jusqu'en vue des rivages gardés par les bâtimens d'Hobbart-Pacha? Ce marin anglais a-t-il justifié par une tactique supérieure la confiance que le gouvernement de Constantinople avait placée dans son expérience et ses talens militaires? Les marins de

la Turquie ont montré de la bravoure et de la discipline; les états-majors ont-ils fait preuve d'instruction et de coup d'œil? Le moment n'est pas venu de discuter ces questions. Les élémens de cet examen n'existent pas. Le temps seul les fera connaître. Citons en attendant la hardiesse et l'exploit du navire russe la *Vesta.*

C'est un paquebot en fer filant à peu près douze nœuds. Le gouvernement russe y avait placé cinq canons de 15 centimètres et deux pièces plus fortes à l'arrière. Cet armement était complété par quatre mitrailleuses. Du reste, cette artillerie n'était protégée « que par les moyens rudimentaires dont on peut disposer sur un navire de cette espèce, tels que hamac, chaînes etc. »

Un officier supérieur, le commandant Baranof, dirigeait ce navire. Un matin, ayant aperçu une fumée noire au sud, il courut à la rencontre du bâtiment signalé. C'était un cuirassé turc. D'autres auraient viré de bord, s'estimant heureux de s'échapper s'il en était encore temps. Le brave petit navire hissa le pavillon russe et l'appuya par une décharge de ses canons de l'avant. Après cet acte de crânerie, il tourna les talons comptant sur la vitesse pour distancer son ennemi ; mais le cuirassé n'était pas moins rapide : il avait pris chasse, et bientôt les deux bâtimens se trouvèrent à portée de fusil. *Le Bulletin de la réunion des officiers,* où ce fait se trouve relaté, dit qu'en ce moment critique « le commandant Baranof, de son banc de quart, dirigea un feu énergique de tirailleurs, et, excellent tireur lui-même, se servit à plusieurs reprises de fusils qu'il prenait des mains de ses soldats. » Les deux bâtimens manœuvraient, le turc pour éviter les canons de l'arrière de la *Vesta* qui le prenait d'enfilade, et son adversaire moscovite pour échapper aux terribles effets des bordées de flanc de l'ennemi, car elles l'eussent bientôt anéanti. Dans cette lutte si inégale, le paquebot russe se trouvait déjà fort maltraité. Il avait reçu deux obus dans la coque ; deux de ses canons avaient été mis hors de service; un incendie avait éclaté dans le voisinage de la soute aux poudres. Le gouvernail était faussé. Le combat, quoique énergiquement soutenu, aurait été fatal au plus faible. L'artillerie du cuirassé était écrasante : deux canons de 27 à 29 centimètres, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière; au milieu du bâtiment un blockaus cuirassé contenant quatre pièces de 18 centimètres sans compter d'autres bouches à feu de moindre calibre. La *Vesta* allait peut-être succomber lorsqu'un coup heureux la débarrassa de l'étreinte d'un adversaire trop formidable. Un obus tomba sur le pont du navire ottoman près du canon placé à l'avant. Cet incident changea la face du combat. Une épaisse colonne de vapeur ou de fumée s'éleva du bord. Était-elle causée par un commencement d'incendie, par des avaries dans les chaudières? Le commandant Baranof ne l'a pas su, mais ce qui est certain, c'est

que le cuirassé fut obligé de se retirer du combat. Il mit le cap au nord-est tandis que la *Vesta* s'éloignait dans le sens contraire.

Tel a été l'un des principaux faits de guerre accomplis dans la Mer-Noire pendant la dernière campagne maritime. Il est tout à l'honneur des Russes. Leur marine est habituée à de telles actions d'éclat! Ce nouvel exemple d'intrépidité n'était pas nécessaire pour nous en convaincre; mais il en ressort un enseignement nouveau particulier à la marine de notre temps. C'est qu'il est décidément très difficile de parvenir à rendre un cuirassé à peu près invulnérable, et que la plus forte cuirasse possible ne garantit pas les bâtimens blindés de blessures quelquefois mortelles, causées même par de très faibles navires que l'on est trop porté à considérer comme des pygmées impuissans. Tantôt c'est une simple frégate en bois qui d'un seul coup de son éperon coule un bâtiment blindé de premier ordre et le fait disparaître en quelques minutes, comme a pu le faire l'amiral Teghetoff à Lissa; tantôt c'est une embarcation imperceptible, une espèce de planche flottant sur l'eau qui paraît s'échouer sous le navire. Qui s'en apercevrait, si l'on n'était maintenant sur le qui-vive? Mais un choc à peine sensible contre la muraille du plus puissant vaisseau cuirassé suffit pour le précipiter, corps et biens, dans l'abîme et le détruire en un instant. Voici enfin un navire sans conséquence, un simple paquebot, construit pour le transport des passagers et des marchandises, qui tient tête à une grande corvette blindée, reçoit ses obus sans sombrer, l'accueille à son approche avec la fusillade et finit par percer son pont, crever ses chaudières, et le forcer à s'éloigner.

Ces exemples ne pouvaient manquer de frapper les esprits. Les gens de l'art y voient un remède dans un supplément de cuirasse qui couvrirait le pont; d'autres demandent un blindage très fort pour protéger les canons de l'avant et de l'arrière; ceux-ci voudraient qu'on étendît l'armure de tous les bâtimens à plusieurs mètres au-dessous de la flottaison; d'autres insistent pour avoir un réduit cuirassé au milieu du navire. On leur répond que cette disposition donne surtout un tir de bordée auquel un navire agile et bien manœuvré parvient souvent à se soustraire. Il ne suffit pas qu'un requin ouvre sa formidable mâchoire, il faut qu'il se tourne pour happer sa proie, et cette nécessité donne à celle-ci le temps de s'échapper. Il y a des espèces que le vorace animal ne parvient jamais à atteindre, et son instinct lui apprend, dit-on, à ne pas les poursuivre. La solution de la difficulté serait toute simple s'il suffisait de couvrir les bâtimens cuirassés dans toute leur étendue d'un revêtement de fer assez épais pour résister à tous les projectiles. Mais cette solution est impraticable, puisqu'une telle armure écraserait le bâtiment et le mettrait dans la situation de ces chevaliers

qui, une fois démontés, ne pouvaient plus se remettre en selle.

Le génie maritime de toutes les nations, quel que soit le nom qu'on lui donne, ressemble aux astrologues du moyen âge qui s'absorbaient dans la recherche de l'absolu. Ils y engloutissaient leur fortune. De même les états consacrent à un même genre de recherche des sommes exorbitantes. Loin de se calmer, cette fièvre prend sans cesse une intensité plus grande et entraîne de nouvelles et plus fortes dépenses, car à chaque instant l'on s'aperçoit qu'elle a de plus grandes exigences, et jamais on ne peut dire : « En voilà assez. » N'est-il pas temps d'enrayer cette maladie en mettant les malades à la diète? On peut apercevoir heureusement des symptômes de réaction, même dans des pays où le mal s'était déclaré avec la plus grande violence. Ce sentiment se révèle même en Prusse, où le gouvernement, près d'arriver au terme de la construction de sa flotte, s'aperçoit que plusieurs de ses bâtimens sont déjà arriérés, quelle que soit leur force, et qu'il pourrait être bon de s'arrêter dans une voie ruineuse et de changer de système. Du moins c'est ce qu'il est permis de conjecturer d'après certains indices. Ces signes ne signifient rien, dira-t-on, car ils ne se sont encore manifestés que dans la presse, et le gouvernement de la Prusse ne peut pas attacher une grande importance aux propos de cette Danaé qui ne lui résiste guère. Mais une correspondance adressée de Berlin à la *Revue militaire* autrichienne contient l'expression d'idées qui sans doute ont cours dans la société allemande et qui, par cela seul qu'elles sont justes, ont de l'importance : « L'amirauté allemande vient de prendre (1876) une décision importante : à l'avenir, on ne construira plus de grands navires cuirassés, on se contentera d'achever ceux qui sont sur les chantiers. Pour la protection de ses côtes, l'Allemagne n'a besoin que de nombreuses canonnières très fortement armées et pouvant naviguer par les petits fonds qui bordent la majeure partie de ses rivages. La flotte allemande ne devra accepter une lutte en haute mer que lorsqu'il lui sera absolument impossible de l'éviter ou lorsque l'occasion sera tout à fait favorable. L'opinion émise si souvent que nous devrions nous préparer pour la lutte contre toute escadre qui pourrait venir croiser dans nos mers est aussi surannée que l'axiome stratégique d'autrefois : essayer de s'emparer de toute place forte ou ouvrage fortifié que l'armée rencontre sur sa route. Du reste, l'histoire de la marine dans les dernières années démontre que c'est une tâche des plus ingrates que l'attaque d'une côte ennemie bien défendue. » Les événemens de la guerre maritime en Russie donnent raison au correspondant de la revue autrichienne et justifieraient la décision du gouvernement de Berlin.

PAUL MERRUAU.

GEORGE SAND

III [1].

LA POLITIQUE, LA NATURE ET L'ART. — DERNIÈRES ANNÉES.

I.

Si le problème religieux pèse d'un poids non moins lourd sur notre génération que sur la génération précédente, il n'en est pas de même du problème social. Jamais à aucune époque, sauf peut-être à la veille de la révolution française, les bases sur lesquelles repose la vieille organisation de la société n'ont eu à soutenir un assaut aussi redoutable que durant la période de 1830 à 1848. Jamais autant d'intelligences d'élite ne se sont coalisées contre elle et n'ont dirigé contre ses institutions essentielles un feu mieux nourri d'invectives et de sophismes. Les luttes politiques ont pris de nos jours, malgré leur vivacité, un tout autre caractère. Ce qui est en jeu, ce que l'on se dispute avec acharnement, c'est le pouvoir, le pouvoir qui satisfait chez les uns l'ambition légitime de mettre en pratique leurs théories et leurs idées, chez les autres le besoin longtemps contenu des jouissances et du bien-être. Quant aux utopies sociales et aux réformes humanitaires, on n'en retrouve plus guère l'écho que dans les bas-fonds des clubs où ils servent à déguiser assez mal des appétits brutaux. Mais il n'en allait pas ainsi au lendemain d'une révolution qui avait surexcité tant d'espérances qu'elle s'est montrée impuissante à satisfaire, et l'on est aujourd'hui confondu du nombre d'esprits sincères, généreux, désintéressés, qui se sont laissé entraîner durant cette période aux rêveries

(1) Voyez la *Revue* du 15 février et du 1er mars.

du socialisme. Pour ne parler que d'une école, celle des saint-simoniens, on mettrait aujourd'hui assez mal à l'aise plus d'un homme engagé dans l'industrie ou dans la politique, si on publiait la liste complète de ceux qui ont assisté en habit bleu, sur l'estrade, aux prédications de la rue Taitbout. Lorsque tant de solides intelligences étaient ébranlées, quoi d'étonnant qu'une femme à l'imagination ardente et aux instincts généreux se soit laissé gagner par le vertige, et n'ait pas montré plus de fermeté d'esprit que tel économiste en renom dont les avis font loi aujourd'hui?

Je ne suis donc pas de ceux qui veulent mal de mort à George Sand d'avoir versé pendant quelques années dans le socialisme. Si l'on veut en effet juger des choses à un point de vue un peu élevé, on reconnaîtra que la préoccupation exagérée des souffrances sociales n'est point l'indice d'un esprit vulgaire, et que, dût cette préoccupation conduire à des conclusions imprudentes, elle n'en demeure pas moins à l'honneur de celui qui l'a ressentie. L'homme d'état qui de nos jours resterait par négligence ou par système absolument étranger à cette préoccupation manquerait assurément en quelque chose de ce que Royer-Collard appelait la partie divine de l'art de gouverner. Parce que ces questions d'hérédité, de capital, de salaires, semblent aujourd'hui quelque peu sommeiller, il ne faudrait pas croire en effet qu'elles ne se réveilleront jamais. Si la diffusion du bien-être et l'accession d'un plus grand nombre d'individus à la propriété sous toutes ses formes ont en partie enlevé à ces questions leur caractère aigu, on ne doit pas pour cela se laisser aller à oublier combien le voile brillant de notre civilisation cache de plaies vives, et combien, pour panser ces plaies, les remèdes de la charité sont insuffisans. On ne saurait s'étonner que les hommes atteints de ces plaies, entre les mains desquels une législation prématurée a mis la force et le droit, se sentent peu disposés à choisir pour la défense de leurs intérêts des mandataires indifférens à leurs maux, incrédules à leurs espérances, et portent de préférence leurs suffrages sur ceux qui, sincères ou non, ne craignent pas de leur vanter la vertu de quelque panacée. Pourquoi faut-il que ceux-là, de leur côté, ne fassent trop souvent de l'étude de ces questions qu'un moyen grossier de capter ces suffrages, et, sitôt après les avoir obtenus, ne paraissent préoccupés que de payer leur dette en flatteries et non en services! Ne doit-il pas y avoir des âmes délicates et fières qui se sont senties souvent émues de sympathie pour ces classes ouvrières où tant d'intelligence et d'amour du travail se mêlent à tant de passions aveugles, et qui ont contenu sur leurs lèvres l'expression publique de cette sympathie dans la crainte qu'elle ne parût entachée de quelque arrière-pensée ambitieuse et personnelle?

Aucun mobile de cette nature ne pouvant être attribué à une femme, je persiste à savoir quelque gré à George Sand de l'ardeur peut-être un peu inconsidérée avec laquelle elle s'est lancée à la recherche du problème social. Je suis persuadé qu'au point de départ elle était sincère. Le fond de sa nature était généreux et bon, bien qu'elle ne fût pas incapable de se laisser entraîner par la passion à quelque dureté, et son oreille était facilement accessible à ce long cri de souffrance qui s'élève du fond de la société, et que l'étourdissement du plaisir empêche souvent d'entendre au sommet. Je ne voudrais cependant pas répondre qu'à la longue un peu d'affectation ne se soit mêlé à son enthousiasme révolutionnaire. « Ne croyez pas trop à mes airs sataniques, écrivait-elle à Sainte-Beuve quelque temps après la publication de *Lélia;* je vous jure que c'est un *genre* que je me donne. » N'était-ce pas aussi un *genre* qu'elle se donnait lorsqu'elle écrivait, à l'annonce d'un procès dirigé contre quelques-uns de ses amis politiques : « Ainsi nous nous reverrons, non plus comme d'heureux voyageurs, non plus comme de gais artistes, dans les riantes vallées de la Suisse ou dans les salles de concert, ou dans l'heureuse mansarde de Paris, mais bien sur l'autre rive de l'Océan ou dans les prisons, ou au pied d'un échafaud, car il est facile de partager le sort de ceux qu'on aime quand on est bien décidé à le faire ; si faible et si obscure qu'on soit, on peut obtenir de la miséricorde d'un ennemi qu'il vous tue ou qu'il vous enchaîne. » Elle savait bien que le pacifique gouvernement contre lequel elle s'échauffait si fort ne l'enverrait pas de l'autre côté de l'Océan et encore moins à l'échafaud. Aussi a-t-on pu dire avec esprit qu'elle se poudrait de rouge; mais la poudre rouge était si fort de mise dans le monde où elle s'était fourvoyée qu'il faut un peu l'excuser de n'avoir pas su mieux se défendre contre cette mode. Ses démêlés judiciaires avec son mari l'avaient mise de bonne heure en relations avec Michel de Bourges. Le célèbre avocat prit rapidement une grande influence sur son esprit et lui communiqua quelque chose de la haine furieuse qu'il éprouvait contre la société. Elle a raconté d'une façon assez dramatique la première conversation où Michel de Bourges lui découvrit la hardiesse de ses vues et la profondeur de ses colères. C'était un soir d'hiver sur le pont des Saints-Pères. Il y avait bal aux Tuileries, et l'on voyait le reflet des lumières sur les arbres du jardin. On entendait le son des instrumens qui passait par bouffées dans l'air chargé de parfums printaniers. Le quai désert du bord de l'eau, le silence et l'immobilité qui régnaient sur le pont, contrastaient avec ces rumeurs confuses, cet invisible mouvement. Ce contraste et la pensée des misères sans nombre qui se cachaient sous les toits de ce Paris silencieux irritèrent Michel de Bourges, qui se lança dans une déclamation furi-

bonde contre la civilisation, contre la société, contre l'art. « Je vous dis, s'écria-t-il, que, pour rajeunir et renouveler votre société corrompue, il faut que ce beau fleuve soit rouge de sang, que ce palais maudit soit réduit en cendres et que cette vaste cité où plongent vos regards soit une grève nue où la famille du pauvre promènera la charrue et dressera sa chaumière. »

Sans jamais aller aussi loin que Michel de Bourges dans ces rêves de destruction sociale, George Sand n'en subit pas moins l'influence de ces déclamations et se trouva peu à peu enrôlée, elle, femme et artiste, dans la croisade révolutionnaire. Par l'intermédiaire de Michel de Bourges, elle entra en relations avec tout l'état-major républicain et socialiste; elle fut tenue au courant de leurs conciliabules lors du procès d'avril, et avait même été un instant chargée de préparer la rédaction de la fameuse lettre adressée à la pairie par les défenseurs des accusés. Néanmoins ce ne fut que quelques années plus tard et sous l'influence, non pas de Michel de Bourges, mais de Pierre Leroux, qu'elle mit délibérément sa plume au service des utopies socialistes. Michel de Bourges n'avait pas de doctrines; il n'avait que des haines. Il n'en était pas de même de Pierre Leroux, qui se croyait en possession d'une théorie nouvelle de la propriété, comme il se croyait l'apôtre d'une religion future. On nous saura gré, tant ces questions ont vieilli, de ne pas exposer ici cette théorie, qui aboutissait en définitive à un communisme assez brutal, et dont George Sand elle-même avouait plus tard n'avoir pas bien compris tous les points. Mais Pierre Leroux n'en eut pas moins l'art de ranger George Sand au nombre de ses prosélytes et de l'enrôler parmi les collaborateurs de la *Revue indépendante*, qu'il fonda en 1841. Jusqu'à cette époque, et depuis la publication d'*Indiana*, c'était dans la *Revue des Deux Mondes* qu'avaient paru celles des œuvres de George Sand qui sont restées les plus célèbres : *Lélia*, *André*, *Leone Leoni*, etc. Mais elle se brouilla avec la *Revue*, à propos du roman d'*Horace*, dont l'insertion lui fut refusée. Ce roman contenait une glorification de *l'union libre*, et une apologie de l'émeute du cloître Saint-Merry, qui ne pouvaient convenir à la direction de la *Revue*. *Horace* n'est cependant qu'une satire assez amère, mais parfois assez juste, des ridicules de la jeunesse bourgeoise, opposée par George Sand à la simplicité vertueuse de l'homme du peuple. Ce n'est pas un roman social, c'est encore un roman de mœurs. Il n'en est pas de même du *Meunier d'Angibault*, du *Compagnon du tour de France*, du *Péché de M. Antoine*, qu'elle fit successivement paraître dans la *Revue indépendante* et qui forment assurément la partie la plus faible et la plus pénible à relire aujourd'hui de l'œuvre volumineuse de George Sand. Quel ennuyeux personnage que ce meunier qui sait tout d'instinct sans avoir jamais rien appris,

qui donne aux femmes du monde des leçons de savoir-vivre et qui « en agriculture considérée comme science naturelle plus que comme expérimentation commerciale, en politique considérée comme recherche du bonheur et de la justice humaine, en religion et en morale, a des notions justes, élevées, marquées au coin du bon sens, de la perspicacité et de la noblesse de l'âme. » Il n'y a de plus ennuyeux dans le roman que ce pédant socialiste, Henri Lemor, qui refuse d'épouser la femme qu'il aime, pour ne pas partager avec elle l'héritage des *rapines féodales de ses pères*. Plus folle encore est peut-être cette comtesse de Blanchemont qui pleure de joie en apprenant la ruine de son fils, et se propose avec enthousiasme d'en faire un meunier! Qu'il est donc doctoral et pédantesque, ce compagnon du tour de France, maître Pierre Huguenin, ainsi que son ami le Corinthien, et quelles singulières mœurs ont ces femmes du monde dont l'une succombe avec un charpentier aux vulgaires séductions d'un accident de voiture, et dont l'autre offre sa main à un compagnon menuisier, sauf à se faire refuser par lui parce qu'il a *horreur de la richesse!* Qu'il est surtout prodigieux et invraisemblable, ce vieux marquis du *Péché de M. Antoine* qui passe toute sa vie dans la solitude par horreur des hommes et qui dispose de sa fortune en faveur d'un rêveur comme lui, à la condition qu'il l'emploiera à fonder une *commune* dont tous les habitans mettront leurs biens en société! Quelque admiration qu'on puisse professer pour le talent de George Sand, on ne saurait méconnaître que ce talent n'ait subi une éclipse passagère pendant toute cette période où son esprit était en quelque sorte hanté par la préoccupation des réformes sociales.

Ce n'est pas qu'autrement compris et traité, le sujet ne fût digne d'un génie comme le sien. Composer un roman où toutes les faces de notre société complexe seraient peintes avec une égale vérité, où les souffrances et les vertus des classes ouvrières seraient décrites sans exagération, où les haines, les illusions, les vices qu'engendrent ces souffrances seraient expliqués par ces souffrances mêmes, où les faiblesses et les mérites des classes supérieures seraient reproduits sans passion, mais sans complaisance, m'a toujours paru une des œuvres les plus dignes de tenter une imagination puissante et féconde. Mais écrire ainsi que l'a fait George Sand une sorte d'idylle ouvrière dont les héros ressemblent autant aux ouvriers véritables que les bergers de Florian ressemblent aux bergers de la Beauce, reconnaître au peuple la vertu, le génie, la poésie, imputer aux riches l'égoïsme, la lâcheté, la sottise, c'est faire une œuvre qui au point de vue littéraire sera nécessairement une œuvre médiocre parce qu'elle manque aux conditions nécessaires de la vérité, et qui au point de vue social sera souvent une œuvre dangereuse,

parce qu'elle attise des haines et encourage des illusions. Au milieu de ces divagations, il est curieux de retrouver cependant l'instinct permanent de la race. L'arrière-petite-fille de Maurice de Saxe n'en veut point à la noblesse; elle lui reconnaît volontiers certaines qualités et lui prête même assez gratuitement des tendances socialistes et humanitaires. Toute sa haine est contre le bourgeois, paysan ou industriel enrichi; il n'est point de vices et de ridicules dont elle ne le charge. Quant au prolétaire, son enthousiasme pour lui ne connaît pas de bornes. « O peuple! tu prophétises, s'écrie un de ses héros, en serrant un farinier contre son cœur. C'est pour toi en effet que Dieu fera des miracles, c'est sur toi que soufflera l'esprit saint! Tu ne connais pas le découragement; tu ne doutes de rien. Tu sens que le cœur est plus puissant que la science; tu sens ta force, ton amour, et tu comptes sur l'inspiration! Voilà pourquoi j'ai brûlé mes livres! Voilà pourquoi je vais chercher parmi les pauvres et les simples de cœur la foi et le zèle que j'ai perdus en grandissant parmi les riches! »

Quel sort George Sand réserve-t-elle dans ses plans de réorganisation sociale à ces malheureux riches? Autant qu'on peut discerner une théorie précise au travers de beaucoup de déclamations confuses, George Sand ne paraît pas avoir cru à la possibilité d'un partage immédiat des biens. Elle se sentait froissée par ce qu'il y avait de brutal dans cette mesure, et les théories destructives de Michel de Bourges ne faisaient qu'exciter son indignation. Elle avait mis son espérance dans une sorte d'association volontaire des biens, des efforts, des instrumens de travail et des produits, qui abolirait la souffrance en assurant à chacun sa part de jouissance. Comment cette association parviendrait-elle à se constituer? Serait-elle volontaire ou forcée? Le législateur interviendrait-il pour y contraindre les citoyens ou se bornerait-il à faire appel à la générosité de chacun? Il n'aurait pas fallu la serrer de trop près sur ce point, car elle n'en savait guère rien elle-même. Il est plus facile en effet de dénoncer les souffrances engendrées par l'inégalité des conditions que de trouver un remède à cette inégalité même; mais cette ignorance des procédés n'est pas un obstacle quand il ne s'agit que d'écrire des romans. C'est à la pratique qu'on reconnaît la difficulté de transformer en projet de loi des utopies plus ou moins généreuses, et George Sand ne devait pas tarder à faire de cette difficulté une épreuve à laquelle ses illusions n'ont pas résisté.

Rien d'étonnant que, dans la disposition d'esprit où elle se trouvait depuis plusieurs années, elle ait salué avec enthousiasme la révolution de 1848 comme l'aurore de cette ère nouvelle qu'elle avait rêvée. L'établissement du suffrage universel était

un des remèdes sur lesquels elle comptait pour diminuer la vivacité des luttes sociales et politiques : « Dans ce temps-là, écrivait-elle dès 1841, chacun ayant des droits politiques, et l'exercice de ces droits étant considéré comme une des faces de la vie de tout citoyen, il est vraisemblable que la carrière politique ne sera plus encombrée de ces ambitions palpitantes qui s'y précipitent aujourd'hui avec tant d'âpreté. » Si, sur la fin de sa vie, on lui eût demandé ce qu'elle pensait de l'efficacité du remède apporté par le suffrage universel à l'âpreté des ambitions palpitantes, la bonne foi, qui était une des qualités dominantes de son esprit, ne lui eût pas permis de dire que la vertu du remède avait répondu à son attente. Mais, si la désillusion devait être prompte à venir, l'enthousiasme des premiers jours avait été grand. Une lointaine et stérile adhésion n'aurait pas suffi à la manifestation de cet enthousiasme. Elle accourut de Nohant à Paris, et vint trouver Ledru-Rollin, dont elle avait fait la connaissance lors du procès d'avril, pour mettre à sa disposition son dévoûment et sa plume. Pendant toute la durée du gouvernement provisoire, elle vécut au ministère de l'intérieur dans ce singulier milieu où, dit Mme d'Agoult dans son *Histoire de la révolution de 1848*, « on portait des chapeaux montagnards, des gilets à la Robespierre, on se tutoyait sans se connaître, on affectait de choquer les bienséances par des rudesses triviales et l'on mesurait au cynisme des formes l'énergie des vertus républicaines. » George Sand donna de sa vertu républicaine une preuve de meilleur aloi en offrant ses services pour la rédaction du *Bulletin de la république*, offre qui fut acceptée par une délibération officielle du gouvernement provisoire. Peu à peu et sous son influence, ce *Bulletin* changea de caractère. Au lieu de demeurer une publication chargée de mettre le gouvernement provisoire en relations avec les ouvriers des villes et les paysans des campagnes « par un perpétuel échange d'idées » (tel était le programme de la publication), le *Bulletin de la république* devint un organe où George Sand développa à l'aise et sans surveillance les théories qui préoccupaient son esprit. C'est ainsi que le *Bulletin* n° 12 était consacré tout entier à dépeindre les souffrances de la femme du peuple et les hontes de la prostituée, sujet qui pouvait paraître assez singulièrement choisi pour un recueil essentiellement politique. Mais George Sand ne bornait pas là ses hardiesses, et elle s'attirait de la part de Ledru-Rollin un désaveu pour avoir encouragé en quelque sorte l'insurrection du 15 avril, en déclarant dans le *Bulletin* n° 16 que, si le résultat des élections ne répondait point au désir du peuple de Paris, « il manifesterait une seconde fois sa volonté et ajournerait les décisions d'une fausse représentation nationale. » En même temps,

elle assistait au ministère de l'intérieur à tous les conciliabules où les plus exaltés du parti formaient le projet de jeter par les fenêtres l'assemblée constituante. En un mot, elle vécut pendant quelques mois au plein centre de la bohème politique et en proie à une sorte d'ivresse révolutionnaire qui altérait l'équilibre de ses facultés. Le réveil fut prompt et terrible.

Les journées de juin lui ouvrirent les yeux. A quoi avaient abouti ses rêves de fraternité, d'amour, d'abolition de la souffrance? A une émeute féroce suivie d'une répression sanglante. Les républicains s'égorgeaient entre eux, et ne se faisaient même pas grâce après le combat. Elle était devenue une étrangère au ministère de l'intérieur, où Ledru-Rollin ne régnait plus. Qu'avait-elle désormais à faire à Paris? Elle s'enfuit en quelque sorte à Nohant, troublée et navrée jusqu'au fond de l'âme, dans l'espérance d'y trouver un peu de calme. Mais ce fut pour tomber dans une mélancolie dont, quelques mois après, la préface de *la Petite Fadette* apportait au public l'amère expression. « La nuit est toujours pure, les étoiles brillent toujours, le thym sauvage sent toujours bon; mais les hommes ont empiré, et nous comme les autres. Les bons sont devenus faibles, les faibles poltrons, les poltrons lâches, les généreux téméraires, les sceptiques pervers, les égoïstes féroces... Tandis que nous contemplons l'éther et les astres, tandis que nous respirons les parfums des plantes sauvages et que la nature chante autour de nous son éternelle idylle, on étouffe, on languit, on pleure, on râle, on expire dans les mansardes et dans les cachots. Jamais la race humaine n'a fait entendre une plainte plus sourde, plus rauque et plus menaçante. » N'est-ce que le découragement ou la colère de la défaite qui ont inspiré l'âpreté de cette plainte? N'y entrait-il pas aussi, ô artiste, ô poète, quelque trouble et quelque remords? Ne vous êtes-vous pas dit dans la paix de votre asile héréditaire et dans le silence de votre vallée que vous aviez peut-être quelque part de responsabilité dans ce tragique dénoûment de vos rêves humanitaires, et que la droiture des intentions ne suffit pas à justifier d'aussi étranges erreurs de l'esprit lorsque ces erreurs ont été un peu trop légèrement adoptées et propagées? Vous aviez pendant dix ans déployé toute l'éloquence d'un talent populaire à dénoncer à la classe la plus nombreuse et la plus pauvre les vices de la classe la moins nombreuse et la plus riche; puis vous vous êtes étonnée que ces revendications de la pauvreté et du nombre aient pris un jour une forme brutale que vous n'aviez pas prévue. Vous aviez exalté des espérances, caressé des rêves, fomenté des haines, et lorsque vous vous êtes sentie impuissante à satisfaire les passions que vous aviez excitées, vous avez été toute surprise de voir que ces passions cherchaient à se satisfaire elles-mêmes. Combien y en

avait-il parmi ces malheureuses victimes de juin qui avaient rêvé, sur la foi de vos romans, communauté des biens, égale distribution de la richesse, fraternité universelle, et qui, voyant que ces biens tardaient à venir, ont cru de bonne foi que vous les teniez dans vos mains et que vous vous refusiez à les leur donner! Pour vous, la perte de vos illusions ne vous a coûté qu'un retour mélancolique de Paris à Nohant, et quelques mois passés dans une tristesse dont les ressources de votre génie vous ont bientôt permis de secouer le poids. Mais eux, c'est de leur liberté, c'est de leur vie peut-être qu'ils ont payé leur crédule confiance dans les utopies dont vous les aviez bercés. Il est impossible que, durant ces nuits silencieuses où vous croyiez entendre la plainte rauque et menaçante de l'humanité, la voix de votre conscience inquiète n'ait pas aussi parlé à votre oreille; et lorsque vous vous écriiez : « Mieux vaut, dans les temps où les hommes se détestent, une douce chanson, un son de pipeau rustique, un conte pour endormir les petits enfans sans frayeur et sans souffrance, que le spectacle des maux réels, renforcés et rembrunis encore par les couleurs de la fiction, » je crois faire honneur à votre mémoire en disant que ces lignes trahissent le secret d'un remords inavoué.

L'illusion socialiste avait été trop tenace chez George Sand pour que les mécomptes d'un jour pussent suffire à la déraciner. Durant ces années douteuses qui séparent les journées de juin du coup d'état, elle passa par des alternatives de découragement et d'espérance; mais cette espérance, qui allait au reste en s'affaiblissant, avait aussi changé de nature. Ce n'était plus dans le peuple lui-même qu'elle avait foi pour réaliser par sa propre sagesse le progrès rêvé; c'était dans l'homme que les suffrages du peuple avaient, par une sorte d'acclamation, appelé à sa tête. Instinctivement elle mettait sa confiance dans l'ancien prisonnier de Ham, dans celui que Sainte-Beuve appelait plus tard, en plein sénat, un socialiste éminent. Elle s'attendait toujours à ce que l'auteur des *Idées napoléoniennes* tentât quelque vigoureux effort en faveur de ce progrès continu des sociétés qui avait été une des préoccupations sincères de sa jeunesse errante et un des articles de son programme politique. Le coup d'état ne suffit point à la détromper, et quelque vague attente continua de se mêler aux alarmes qu'elle ressentit, non-seulement pour ses amis, dont plusieurs furent compris dans les proscriptions, mais pour elle-même, qui se crut un instant menacée de les rejoindre. Sa confiance dans la générosité du président était assez grande pour lui inspirer la pensée de solliciter par lettre une audience où elle comptait à la fois demander la grâce d'un ami et l'adjurer de ne pas oublier son rôle de réformateur. « Ce coup d'état, écrivait-elle plus tard, entre les mains d'un homme logique,

aurait pu nous imprimer un mouvement dans le sens du progrès. » Il lui fallut quelque temps pour s'apercevoir que la logique du 2 décembre n'était point le progrès tel qu'elle l'entendait; mais, tout en désapprouvant le régime impérial et ses procédés, elle conservait une certaine sympathie pour l'homme qui en était la personnification. Elle se sentait quelque attrait pour cette nature sceptique et rêveuse, singulier mélange de bon et de mauvais, qui méritera de fixer un jour l'attention de l'historien. Pendant toute la durée de son règne, elle n'évita pas les relations indirectes avec l'empereur, et par les relations comme par le cœur elle se rapprochait assez de ce que Sainte-Beuve appelait le petit parti de la gauche de l'empire. Dans le journal qu'elle a publié au lendemain de la guerre, à cette époque où il était de mode d'accumuler sur une seule tête des responsabilités multiples et de faire oublier par la violence des injures la bassesse des adulations, elle conserve en parlant de l'empereur une certaine gravité équitable et triste. Je ne connais pas au reste de pages qui fassent plus d'honneur au cœur et au bon sens de George Sand que ce *Journal d'un voyageur pendant la guerre*. On sent que pendant ces six mois elle a palpité de toutes les angoisses, de toutes les espérances, de tous les héroïsmes qui ont fait palpiter le sein de la France. On y trouve aussi l'expression vigoureuse de l'opinion qui était alors celle de tous les gens de bon sens sur ce singulier personnel politique qui s'était emparé de la direction de nos affaires. Avec quelle verve elle raille ce règne de la phrase et de la déclamation, avec quelle indignation elle signale ces prétentions dictatoriales et ces velléités de tyrannie! « La France n'est pas si lâche, s'écrie-t-elle, qu'il lui faille avoir un professeur de courage et de dévoûment devant l'ennemi. Tous les partis ont eu des héros dans cette guerre, tous les contingens ont fourni des martyrs. Nous avons bien le droit de maudire ceux qui se sont présentés comme capables de nous mener à la victoire, et qui ne nous ont menés qu'au désespoir. Nous avions le droit de leur demander un peu de génie, ils n'ont même pas eu de bon sens. » Aujourd'hui que la conséquence logique des choses nous menace de ramener au pouvoir ce personnel politique, il est bon de ne pas laisser oublier comment son court passage aux affaires a été jugé par un juge au moins impartial, et, aussi bien pour nous préserver des dangers du présent que pour nous mettre en garde contre ceux de l'avenir, il importe d'avoir présente à l'esprit cette sentence dont les malheurs de la France arrachaient à George Sand l'expression peut-être un peu amère : « Ce sont deux malades : un somnambule et un épileptique, qui ont consommé la perte de la France. »

II.

Il y a parmi les œuvres de George Sand une sorte de drame fantastique intitulé *la Lyre à sept cordes.* Son talent n'était-il point aussi une lyre à sept cordes dont chacune rendait un son différent, mais qui toutes vibraient en même temps? En m'efforçant, ainsi que je l'ai fait, d'introduire un peu de méthode dans la critique de l'œuvre de George Sand, je crains d'en avoir dérobé le véritable caractère, qui est la variété et l'exubérance. A côté de la femme passionnée que l'amour, la philosophie, la politique préoccupaient en même temps, il y avait une artiste sereine éprise du beau sous toutes ses formes, une arrière-petite-fille de Diotime, cette étrangère de Mantinée que Platon a introduite dans son banquet, non moins libre et non moins hardie dans son langage, mais non moins capable de s'écrier comme elle dans son enthousiasme : « O mon cher Socrate, la vie n'a de prix et de charme que par la contemplation de l'éternelle beauté ! » Lorsque Platon mettait dans la bouche d'une femme cet éloquent hommage, ne semblait-il pas reconnaître que ces organisations plus fines que les nôtres sont aussi plus propres à ressentir ce divin enthousiasme du beau lorsque, par un rare et heureux don du ciel, la force ne fait point défaut à leur imagination? N'est-ce point en effet par l'imagination surtout que nous arrivons à comprendre le beau, et serions-nous capables de le saisir si cette seconde vue de l'esprit ne venait en aide à l'insuffisante perception de notre intelligence? Or quelle femme a possédé une imagination et plus forte et plus fine à la fois que celle de George Sand? Macaulay comparait le génie de Bacon à la tente que la fée Paribanou avait donnée au prince Ahmed : ployée, elle tiendrait dans la main d'une femme; déployée, elle abrite des bataillons sous son ombre. Je comparerais l'imagination de George Sand à un instrument d'optique assez puissant pour permettre à l'œil d'apercevoir à la fois les mille nervures dont le microscope révèle l'existence dans la feuille d'un arbre, et les plus fines dentelures d'une montagne perdue dans les brouillards de l'horizon. Est-elle assise sur le versant des Alpes du Tyrol, il suffit qu'elle ferme les yeux pour se croire transportée en Amérique dans une de ces éternelles solitudes que l'homme n'a pu encore conquérir sur la nature sauvage; elle entendra le boa dérouler ses anneaux sur les ronces desséchées et la voix des panthères errantes parmi les rochers. L'illusion sera si complète qu'en ouvrant les yeux elle dédaignera ces belles plaines de la Lombardie qui se déroulent sous ses pieds, cette mer Adriatique qui flotte comme un voile de brume

à l'horizon, et ce magnifique paysage lui apparaîtra comme une conquête épuisée. Elle habite à Venise une petite maison basse, le long d'une étroite rue d'eau verte et pourtant limpide, tout à côté du pont dei Barcaroli : il lui vient tout à coup je ne sais quel souvenir du pays natal, des rues sales et noires, des maisons déjetées, des pauvres toits moussus de La Châtre ; elle prend la même plume qui venait de tracer les pages brûlantes de *Leone Leoni*, et au bruit des eaux tranquilles que soulève la rame, au son des guitares errantes, en face des palais féeriques qui projettent leur ombre sur les canaux les plus étroits et les moins fréquentés, elle écrit en huit jours cette délicieuse églogue d'*André*, où son imagination a ennobli la vulgaire histoire d'une grisette rendue mère par un fils de famille, et qui respire la senteur des belles prairies de l'Indre avec leurs foins parfumés. L'hiver a été rude à Nohant, le printemps est pâle et froid; le vent du nord fait gémir les vieux sapins, et la grue jette en traversant les airs un cri de détresse : sa pensée distraite se reporte à ces belles nuits de Venise où, à la clarté pleine et suave de la lune des mers orientales, assise sous une treille en fleurs, abreuvée du doux parfum de la vigne et du jasmin, elle soupait gaîment de minuit à deux heures dans les jardins de Santa-Margarita, et le souvenir des vieilles annales vénitiennes lui inspire cette histoire des *Maîtres mosaïstes*, qu'on dirait écrite par un chroniqueur d'autrefois. C'est ainsi que le manteau voyageur de son imagination la transporte sans efforts des plages du Lido au bord de l'Indre ou de la Creuse, et que l'incident le plus futile, le personnage le plus vulgaire avec lequel la vie l'avait mise en rapport devenait le prétexte ou le héros d'un récit où un peu de vérité se mêlait à beaucoup de fiction. L'âge n'a pas altéré chez elle ce don de création facile, et, au risque de surcharger son bagage littéraire de beaucoup d'œuvres inférieures, sa fantaisie a évoqué jusqu'au dernier jour les figures les plus diverses avec la même facilité que, dans le poème antique, le héros évoquait les morts en faisant des libations de lait et de miel.

Parmi les créations brillantes de cette fantaisie, il convient de faire une place à part à toute la série des romans champêtres qui sont devenus presque classiques dans notre littérature. Par un contraste qui pourrait au premier abord paraître singulier, c'est à la veille et au lendemain de la période la plus agitée de sa vie, de 1846 à 1850, qu'elle a écrit ces œuvres si paisibles, si dégagées de toute agitation d'esprit, qui s'appellent *la Mare au diable*, *François le Champi*, *la Petite Fadette*; mais il n'y a là qu'une contradiction apparente, car c'est précisément pour chercher un refuge contre l'anxiété des problèmes de la politique qu'elle se plongeait ainsi dans le calme et la simplicité de la vie rurale. Ce serait une

curieuse étude à faire que celle des circonstances où sont éclos dans la littérature ancienne ou moderne les différens essais de poésie pastorale. On y verrait que, depuis les idylles de Théocrite jusqu'aux bergeries d'Urfé, ces enthousiasmes subits pour les charmes de la vie rustique plus ou moins exactement dépeints sont toujours nés du dégoût d'une civilisation trop raffinée ou de la fatigue d'une époque batailleuse. On y verrait que, de même que les peuples enfans rêvent combats singuliers, héros et guerrières, de même les peuples vieillis rêvent moutons, bergers et bergères. Cette étude apprendrait aussi à mieux apprécier les difficultés d'un genre où il est si rare, je ne dis pas seulement d'atteindre à la perfection, mais même d'en approcher. De tous les écrivains français, George Sand est assurément celui qui en est arrivé le plus près, et elle a fait preuve d'une souplesse qui a révélé son talent sous un jour nouveau. Ce qu'on pouvait en effet jusque-là lui reprocher, c'est que ses différens personnages, à quelque sexe, à quelque condition sociale qu'ils appartiennent, parlent tous un peu la même langue, éprouvent les mêmes sentimens et les rendent de la même manière. Dans ses romans champêtres, ce n'est pas seulement un monde nouveau qu'elle a su peindre, c'est une langue nouvelle qu'elle a appris à manier. Je ne vais point cependant jusqu'à approuver le procédé qu'elle a employé dans *François le Champi* et dans *la Petite Fadette*, de mettre tout le récit dans la bouche du chanvreur qui parle ou du moins qui est supposé parler le patois berrichon. Il y a quelque chose d'un peu fatigant à la longue dans ce langage factice, qui en réalité n'a même pas le mérite de la vérité. Le patois du chanvreur n'est pas plus le parler ordinaire des paysans que celui des gens du monde; c'est un dialecte absolument conventionnel à l'aide duquel le pauvre chanvreur a beaucoup de peine à rendre des pensées qui n'ont jamais traversé d'autre cerveau que celui de George Sand. Bien supérieur est le plan de *la Mare au diable*, son chef-d'œuvre en ce genre, où l'auteur parle comme il sait parler et où le dialogue seul est en langue paysanne. Si ce ne sont pas là, comme on l'a dit, de vrais paysans, ce sont les paysans tels qu'ils pourraient être, et si le tableau est un peu idéalisé, les couleurs du moins en demeurent vraies. George Sand a beaucoup mieux compris les habitans des campagnes que ceux des villes. Elle ne leur a point prêté les vertus de l'âge d'or et elle a peint avec vérité ce mélange d'honnêteté, de ruse, de grossièreté, de vertu, d'ardeur au travail et d'amour du gain qui constitue aujourd'hui le paysan français. Bien qu'il y ait dans ses romans champêtres un parti-pris de relever et d'ennoblir la vie rustique, elle n'a pas méconnu l'inévitable tristesse de ces existences qui s'écoulent tout entières sans passion, sans plaisirs, sans événemens, en

présence d'un horizon borné et d'un champ de terre brune en hiver, verte au printemps, jaune en été. Elle proteste, au début de *la Mare au diable,* contre la dureté de ce refrain inscrit au bas d'un tableau d'Holbein qui représente un laboureur dont la Mort excite les chevaux :

A la sueur de ton visage,
Tu gagneras ta pauvre vie :
Après long travail et usage,
Voici la Mort qui te convie.

Mais elle semble elle-même par instans pénétrée de la rudesse de ces pauvres vies consacrées à *un long travail et usage* dont la mélancolie se traduit parfois dans les propos sentencieux des paysans. « A présent qu'il a reçu la grâce du saint baptême, ce qui peut lui arriver de plus heureux, c'est de mourir, » disait devant moi une vieille femme sur la place d'un village, en parlant d'un enfant qui venait de naître. Elle ne se doutait guère que deux mille ans plutôt Ménandre avait dit : « Ceux qui meurent jeunes sont aimés des dieux; » mais elle rendait par là cette impression confuse de tristesse qu'inspire au paysan le sentiment de sa condition et dont, en dépit d'un certain parti-pris, George Sand a peine à se défendre. En lisant ses romans champêtres, on croirait voir un de ces paysages de l'école hollandaise où une nature grasse et féconde est éclairée par les rayons d'un pâle soleil perçant à travers le brouillard. Mais on y respire aussi un certain enivrement de la vie rustique, qui fait comme la contre-partie de cette impression mélancolique. Il y a, au début de *la Mare au diable*, une scène de labourage par une journée d'automne qui atteint presque à la simple beauté de l'antique; on dirait, dans un chant d'Hésiode, la description de quelque métope sculptée au fronton d'un temple de Cérès.

George Sand n'a pas attendu d'écrire ses romans champêtres pour donner une large place dans ses œuvres aux descriptions de la nature. C'est par là peut-être qu'elle s'est élevée le plus haut et dès ses premiers essais. La promenade dans les traînes du Berry qui ouvre le premier chapitre de *Valentine*, et le récit de cette journée d'été passée dans les prairies au bord de l'Indre, où Bénédict, assis sur le tronc d'un vieux frêne, contemple l'image de Valentine se reflétant dans l'eau immobile, annoncèrent au monde littéraire qu'un nouveau peintre de la nature était né. Mais ce don éclata surtout dans les *Lettres d'un voyageur*, dont les premières sont datées de Venise, et qui donnent le droit de comparer George Sand aux deux plus grands peintres de la nature que notre litté-

rature ait produits, à Chateaubriand et à Rousseau, sans que ce soit pour la mettre au-dessous. Chateaubriand, c'est tantôt la splendeur de la savane, peinte avec des couleurs plus brillantes peut-être que vraies, et tantôt la tristesse du nord, décrite d'un trait sobre et rapide; c'est le geai bleu du Meschacébé et la nonpareille des Florides, c'est l'étang désert où le jonc flétri murmurait; mais le détail de la nature, avec son charme et sa variété, n'apparaît pas au coup d'œil distrait et rapide du grand *ennuyé*. Rousseau, c'est surtout l'éclat et la vérité dans le détail; c'est l'or des genêts et la pourpre des bruyères, le clapotement de l'eau contre les cailloux de la rive, le frémissement argenté du lac sous les rayons de la lune; mais à sa vue un peu incertaine l'ensemble ne se révèle parfois que par des lignes pâles et confuses. — George Sand, c'est à la fois l'ensemble et le détail, ou pour mieux dire, c'est la nature elle-même, la nature brute et sauvage avec son éclat, son exubérance, sa grâce, sa grandeur, ses détails trop infinis, ses couleurs trop éclatantes pour nos yeux. C'est la beauté de l'eau et ses pures harmonies, tantôt blanche comme le lait lorsqu'elle mousse et bondit contre les rochers, tantôt verte comme l'herbe qu'elle couche à peine sur son passage, tantôt bleue comme le ciel paisible qu'elle reflèchit. C'est la plaine unie et morne qui déploie ses perspectives infinies où le soleil en s'abaissant projette l'embrasement de ses vastes lueurs, c'est l'aurore dont les rayons montent comme des flammes derrière de grands rideaux de peupliers qui n'en reçoivent rien encore et qui se dessinent en noir sur la fournaise. Mais c'est aussi les flocons de neige qui au moindre souffle du vent tombent silencieusement des branches des vieux ifs, les fleurs des lauriers-roses qui, se détachant de leur étroit calice, jonchent la dalle blanche d'un tombeau, et les plantes microscopiques engendrées par l'humidité qui colorent les ruines et les constructions souterraines. Tout est vu, tout est senti, tout est rendu. Jamais la nature n'a été aussi bien comprise et autant chérie, sous des aspects aussi différens, comme une amie qui aurait le secret et la compassion de nos douleurs, comme une puissance mystérieuse dont on étudierait avec une crainte mêlée de tendresse les secrets redoutables, comme une divinité secourable à laquelle on demanderait avec confiance l'oubli et le repos. Parfois en effet George Sand semble aspirer dans l'ivresse de son admiration à une sorte d'anéantissement dans le sein de cette nature aimée et à l'absorption de son être dans le grand tout. « Il y a des heures, disait-elle, où je m'échappe de moi, où je vis dans une plante, où je me sens herbe, oiseau, cime d'arbre, nuage, eau courante, horizon, couleur, forme et sensations changeantes, mo-

biles, indéfinies; des heures où je cours, où je vole, où je nage, où je bois la rosée, où je m'épanouis au soleil, où je dors sous les feuilles, où je vis avec les alouettes, où je rampe avec les lézards, où je brille avec les étoiles et les vers luisans, où je vis enfin dans tout un milieu qui est comme une dilatation de mon être. » Elle se demandait alors avec un enthousiasme mêlé de mélancolie s'il était plus difficile pour l'homme de mourir que pour les blocs de pierre de se désagréger sous l'influence alternative du soleil et de la lune, et elle trouvait quelque consolation dans la pensée que la science promet aux élémens matériels dont se compose le corps de l'homme une immortalité qui sera peut-être refusée à son âme.

Cet art de peindre la nature, porté aussi haut que l'ont élevé George Sand, Chateaubriand, Rousseau, n'est-il à tout prendre qu'un art descriptif et d'imitation dont l'exactitude fait tout le prix, une sorte de photographie parlante? N'entre-t-il pas dans cet art une part d'imagination et presque d'invention? « C'est le Poussin, disait M. Ingres, qui a créé la campagne de Rome, » et l'on a eu tort de railler ce propos échappé à l'enthousiasme du vieux maître. Lorsque l'homme révèle à l'homme quelque beauté de la nature qui a échappé jusqu'alors à son admiration, n'y a-t-il pas là en effet une sorte de création nouvelle qui tire les objets du néant? Sans doute la ligne des montagnes de la Sabine ne se dessinait pas moins sombre et moins nette sur l'azur du ciel italien avant que le Poussin n'eût couronné de leurs cimes violettes l'horizon mélancolique de ses paysages, et l'eau ne dormait pas moins limpide et moins bleue au pied de la rive de Meillerie avant que du haut de la roche escarpée le désespoir de Saint-Preux n'en mesurât la profondeur. Mais peut-être, à l'heure où j'écris, quelque vallée inaccessible des chaînes de l'Himalaya ou quelque lac perdu dans un repli des Andes offrent aux yeux qui pourraient les contempler un spectacle non moins digne d'admiration. Que nous importe! Les lieux que l'homme n'a jamais décrits existent-ils pour l'homme, et ne semble-t-il pas que ces muettes beautés de la nature ne parlent véritablement à notre âme que du jour où une voix humaine a pris soin de nous traduire leur langage? Combien de contrées dont les noms se retrouvent à chaque instant dans l'histoire ont été parcourues et foulées aux pieds par des générations entières sans que leur beauté ait été comprise ou même aperçue, jusqu'au jour où un peintre s'est trouvé pour la sentir et la décrire! On dirait qu'à partir de la seconde moitié du siècle dernier, une série de voyages, sinon de découvertes, du moins d'explorations, a été organisée à travers ces contrées si connues et si inconnues, de même qu'à la fin du XIV[e] siècle s'organisaient en foule ces expéditions où de hardis matelots partaient à la recherche de la

terra incognita. C'était alors le suprême honneur auquel aspirait un navigateur, obscur la veille, que de donner son nom à un continent nouveau, et parfois d'ardentes controverses s'élevaient entre deux explorateurs qui se disputaient le mérite de la première découverte. La difficulté ne serait pas moindre aujourd'hui s'il fallait baptiser nos vieilles contrées du nom des auteurs qui les premiers en ont décrit, c'est-à-dire à demi créé les beautés, et l'on se trouverait en présence de plus d'une compétition légitime. A Bernardin de Saint-Pierre reviendrait sans conteste l'Ile de France, à Rousseau la Suisse, à Chateaubriand l'Amérique. Mais Byron pourrait bien lui disputer la Grèce, et ne serait-il pas juste de laisser Rome à Mme de Staël? Dans cette répartition nouvelle des royaumes de la terre, quelle serait la part de George Sand? Je n'hésiterais pas pour mon compte à la faire très-large en lui adjugeant Venise et la Vallée-Noire; mais je ne me dissimule pas les réclamations que ce partage soulèverait. Passe pour la Vallée-Noire, dirait-on; mais Venise! Venise, la ville classique des palais et des gondoles, n'avait-elle pas été célébrée sur tous les tons, en vers et en prose, avant que George Sand n'en visitât les rivages? Je le veux bien; mais prenez les *Confessions* de Rousseau. Dans quels termes ce premier peintre de la nature a-t-il parlé de Venise, où il a séjourné dix-huit mois? Comme d'une ville célèbre seulement par ses amusemens et ses courtisanes. Quel souvenir en a-t-il gardé? Celui de l'aventure qui se termine par le mot célèbre : *Lascia le donne e studia la matematica!* C'est tout. Ouvrez ensuite *Corinne* et voici ce que vous lirez au XVe livre : « L'aspect de Venise est plus étonnant qu'agréable; on croit d'abord voir une ville submergée, et la réflexion est nécessaire pour admirer le génie des mortels qui ont conquis cette demeure sur les eaux. Naples est bâtie en amphithéâtre sur le bord de la mer, mais, Venise étant sur un terrain tout à fait plat, les clochers ressemblent aux mâts d'un vaisseau qui resterait immobile au milieu des ondes. Un sentiment de tristesse s'empare de l'imagination en entrant dans Venise. On prend congé de la végétation; on ne voit pas même une mouche dans ce séjour; tous les animaux en sont bannis, et l'homme seul est là pour lutter contre la mer. Ce n'est pas la campagne, puisqu'on n'y voit pas un arbre; ce n'est pas la ville, puisqu'on n'y entend pas le moindre mouvement; ce n'est pas même un vaisseau, puisqu'on n'avance pas. C'est une demeure dont l'orage fait une prison. »

Lisez maintenant, en regard de cette description maussade, les premiers chapitres de *Consuelo*, ce délicieux chef-d'œuvre que George Sand a gâté ensuite à plaisir en égarant son héroïne dans es forêts de la Bohême et les grottes du Schreckenstein. Promenez-vous avec elle dans cette Corte Minella où le jour les blan-

chisseuses étendent leurs linges sur les cordes tendues en travers du chemin, où de l'aube à la nuit les enfans, les chiens, les poules jouent et crient ensemble dans une enceinte resserrée, tandis que les femmes babillent sur le seuil des portes, et que l'*improvisatore* hurle ses sonnets, mais où la nuit, quand tout est rentré dans le silence et que la lune paisible éclaire et blanchit les dalles, cet assemblage de maisons de toutes les époques, pleines de mystères dans leurs enfoncemens et de grâces instinctives dans leurs bizarreries, offre un désordre infiniment pittoresque, tandis que le ciel limpide où se baignent au-dessus de ce cadre sombre et anguleux les pâles coupoles des édifices lointains verse sur les moindres détails du tableau une couleur vague et harmonieuse. Faites mieux encore; relisez les premières *Lettres d'un voyageur*, et arrêtez-vous à cette page : « On ne nous avait certainement pas assez vanté la beauté du ciel et les délices des nuits de Venise. La lagune est si calme dans les beaux soirs que les étoiles n'y tremblent pas. Quand on est au milieu, elle est si bleue, si unie, que l'œil ne saisit plus la ligne de l'horizon, et que l'eau et le ciel ne font plus qu'un voile d'azur où la rêverie se perd et s'endort. L'air est si transparent et si pur que l'on découvre au ciel mille fois plus d'étoiles qu'on n'en peut apercevoir dans notre France septentrionale. Il ne faut guère songer, à moins d'être un homme de génie, à écrire des poèmes durant ces nuits voluptueuses; il faut aimer ou dormir. Pour dormir, il y a un endroit délicieux : c'est le perron de marbre blanc qui descend des jardins du vice-roi au canal. Quand la grille dorée est fermée du côté du jardin, on peut se faire conduire par la gondole sur ces dalles, chaudes encore des rayons du couchant, et n'être dérangé par aucun importun piéton. J'ai passé là bien des heures, tout seul sans penser à rien. Quand le vent de minuit passe sur les tilleuls et en secoue les fleurs sur les eaux; quand le parfum des géraniums et des girofliers monte par bouffée, comme si la terre exhalait sous le regard de la lune des soupirs passionnés; quand les coupoles de Sainte-Marie élèvent dans les cieux leurs demi-globes d'albâtre et leurs minarets couronnés d'un turban; quand tout est blanc, le ciel, l'eau, le marbre, ces trois élémens de Venise, et que du haut de la tour de Saint-Marc une grande voix d'airain plane sur ma tête, je commence à ne plus vivre que par les pores, et malheur à qui viendrait faire un appel à mon âme! Je végète, je me repose, j'oublie! » Lisez ou relisez cela, et dites, vous tous qui avez vu Venise, de quel côté sont la vérité et la vie; dites, vous qui ne l'avez pas vue, si vous ne croyez pas y avoir été.

Quant à la Vallée-Noire, assurément on ne disputera pas à George Sand l'honneur de l'avoir découverte; elle a fait mieux :

elle l'a inventée. Dans une heure de bonne foi, elle a confessé que la Vallée-Noire n'existait nulle part sur la carte, que c'était un nom donné par sa fantaisie à un pays,— dirai-je toute ma pensée? — peut-être un peu légendaire aussi. Certes, je ne prétends pas que les vallées de l'Indre, de la Creuse ou de ces petites rivières aux noms pittoresques, la Tarde, la Bouzanne, la Couarde, dont elle parle si souvent dans ses romans, ne présentent aucune des beautés que sa plume a si complaisamment décrites; mais le voyageur qui, emportant dans sa valise les romans de George Sand, et laissant égarer ses pas dans les traînes du Berry, entreprendrait un dévot pèlerinage au moulin d'Angibault, à la ferme de Grangeneuve, au vieux château de Saint-Chartier, à Nohant même, s'exposerait, je le crains, à quelque mécompte s'il s'attendait à découvrir à chaque pas des beautés inconnues qu'aucune autre région de la France ne saurait offrir à ses yeux. Il n'aurait, au reste, à s'en prendre qu'à lui-même de sa déconvenue, car George Sand a pris soin de prémunir à l'avance ses lecteurs contre toute déception. « Le Berry, a-t-elle écrit, n'est pas doué d'une nature éclatante. Il n'y a là ni grands rochers, ni bruyantes cascades, ni sombres forêts, ni cavernes mystérieuses; mais des travailleurs paisibles, des pastoures rêveuses, de grandes prairies désertes où rien n'interrompt, ni le jour ni la nuit, le chant monotone des insectes; des villes dont les mœurs sont stationnaires; des routes où, après le coucher du soleil, vous ne rencontrez pas une âme; des pâturages où les animaux paissent au grand air la moitié de l'année; enfin tout un ensemble sérieux, triste ou riant, selon la nature du terrain, mais jamais disposé pour les grandes émotions ou les vives impressions extérieures. »

Si la Vallée-Noire n'existe pas et si le Berry est assez semblable à beaucoup d'autres provinces de la France, quelle est donc la découverte de George Sand? C'est précisément de nous avoir révélé tout ce qu'une contrée dont les couleurs n'ont rien d'éclatant ni les lignes rien de grandiose peut cependant recéler d'aspects attachans; c'est d'avoir signalé à notre admiration ces mille spectacles dont la nature renouvelle pour nous avec les saisons l'incessante variété : la verdure des bois un peu rougie aux approches de l'automne, les lignes d'eau laissées par des pluies récentes dans les sillons d'un brun vigoureux et que le soleil fait briller comme de minces filets d'argent; la légère vapeur qui s'exhale de la terre fraîchement ouverte par le tranchant des charrues; en un mot, ces détails sans nombre auxquels nous ne prêtons souvent qu'un regard distrait jusqu'au jour où une certaine lassitude de l'esprit nous fait goûter dans la contemplation de la nature le contraste avec les agitations de la vie. Par là, elle a singulièrement agrandi le champ

de l'art, et elle demeure le véritable ancêtre de toute cette génération d'auteurs et de poètes qui fait aujourd'hui dans ses écrits une si large place aux descriptions de la nature. Son action s'est fait sentir jusque dans le domaine de la peinture, et elle n'a pas été sans influence sur le développement de l'école du paysage moderne. Je suis persuadé que les Dupré, les Rousseau, les Breton, les Daubigny, pour ne parler que de ceux-là, lui doivent beaucoup sans le savoir. Peut-être en effet ne se seraient-ils pas livrés avec autant de complaisance et de sécurité à l'étude de la nature simple et familière qui nous environne, et peut-être auraient-ils été comme bien d'autres chercher leur inspiration en Orient ou en Italie, si George Sand ne leur avait appris à saisir les beautés que cache cette nature et n'avait accoutumé le public à goûter ces beautés. Pour un peu, je serais disposé à lui reprocher sa trop nombreuse postérité, et à la rendre en partie responsable de ce que j'appellerai, dans l'art et dans la littérature, le débordement du paysage. Sans doute elle a formé des élèves dont elle avait le droit d'être fière, et lorsque Fromentin lui dédiait dans ce recueil même le roman exquis de *Dominique*, elle pouvait saluer dans ce peintre délicat de la nature et du cœur un de ceux qui ont su le mieux traduire l'alliance un peu maladive des souffrances intimes avec les sensations extérieures. Mais combien voyons-nous de romanciers qui suppléent aujourd'hui par l'abondance des descriptions à la pauvreté de leur invention et dans les œuvres desquels l'homme ne tient pas plus de place qu'un laboureur au milieu d'un champ! « Mes imitateurs ne feront que des sots, » disait, il est vrai, Michel-Ange; mais ne mettait-il pas par cette brusque saillie sa conscience un peu trop à l'aise, et les figures péniblement contournées de son élève Vasari qui couvrent les murs de l'antichambre de la chapelle Sixtine ne sont-elles pas la meilleure critique de ce qu'il y a d'un peu exagéré dans certaines figures du *Jugement dernier?* George Sand a déjà donné l'exemple de ces excès où devaient tomber ses imitateurs, et elle a cru trop facilement qu'en entremêlant un roman de beaucoup de descriptions elle pouvait ne laisser qu'une petite place au caractère et aux passions. De grâce n'oublions pas que, suivant l'expression si juste de Latouche, le roman c'est la vie racontée avec art; que l'homme est le héros de la vie, et non pas la nature, et que le paysage doit être à l'action ce qu'est le cadre au tableau. Il sied assurément au tableau d'être relevé par un cadre. Mais que signifie le cadre sans le tableau?

III.

J'ai rendu assez entière justice au talent de George Sand pour avoir le droit de signaler en toute liberté ses lacunes et ses erreurs.

Une qualité essentielle lui a tout d'abord manqué, le don de la composition. Dès ses premières œuvres, elle eut beaucoup de peine à accepter la nécessité de concevoir le plan d'un roman avant de l'écrire, et à se demander, avant de mettre en chemin ses personnages, dans quelle voie elle entendait les engager. « L'absence de plan, a-t-elle écrit ingénument, fut de tout temps mon infirmité ordinaire. » Cette infirmité alla croissant avec l'âge comme toutes celles qui ne sont point vigoureusement traitées et combattues. Les besoins incessans avec lesquels elle fut aux prises toute sa vie l'entraînèrent souvent à contracter avec ses éditeurs des engagemens littéraires dans l'accomplissement desquels elle apportait, me disait l'un d'eux, « la régularité et la probité d'un notaire. » Pour faire honneur à ses engagemens, elle comptait sur l'incroyable facilité qui lui permettait d'écrire des manuscrits entiers presque sans ratures, et elle poussait ses personnages devant elle un peu au hasard jusqu'à ce qu'elle eût rempli le nombre de pages promises. Elle s'en débarrassait alors au moyen d'un dénoûment plaqué, et sous le premier prétexte venu, comme un maître de maison se débarrasserait d'une compagnie incommode. Le manuscrit était sur-le-champ expédié par la poste, et arrivait au jour dit avec la régularité d'un effet de commerce. Je crains que dans l'avenir cette absence de plan ne soit un des défauts qui nuiront le plus à la réputation de George Sand. Rien ne dure en effet que ce qui est bien composé. Si les formes vieillissent, si les idées changent, les lois de la composition sont éternelles; l'esprit humain, mobile dans ses goûts, est toujours constant dans ses procédés. Les opérations de la logique sont les mêmes aujourd'hui qu'au temps d'Aristote, et les préceptes de rhétorique qui ont cours dans nos écoles modernes ne diffèrent pas de ceux que la jeunesse studieuse recueillait autrefois sous les portiques d'Athènes et de Rome. Celui qui se fait un jeu de ces préceptes et qui ne sait pas discerner l'éternelle vérité des lois cachées sous leurs formules arides pourra peut-être surprendre un succès d'un jour; mais il s'exposera à voir crouler tôt ou tard sa réputation fragile, comme un édifice dont l'architecte aurait embelli la façade sans en asseoir la base d'après les lois de l'équilibre géométrique.

Un second défaut non moins grave chez George Sand, c'est ce que j'appellerai l'intempérance. La sobriété lui est inconnue; elle ignore l'art exquis de beaucoup dire en peu de mots, d'éveiller l'imagination en laissant à la rêverie le soin de la satisfaire, et de traduire en termes contenus des sentimens passionnés. Les personnages de ses romans parlent toujours au ton le plus élevé du diapason. Il n'y a pas de mots assez forts, d'épithètes assez redondantes pour traduire les sentimens qui les animent. On croirait entendre un opéra où les acteurs chanteraient tout le temps à pleins

poumons, et les musiciens joueraient à grand orchestre sans jamais faire usage, ni les uns ni les autres, du *piano* ou de la *mezza voce*. Il en résulte à la longue une monotonie un peu fatigante. A force d'entendre vibrer toujours la même corde, l'oreille cesse d'être aussi sensible et finit par s'assourdir un peu. Cette exagération constante de l'expression explique pourquoi George Sand arrive si rarement à son but lorsqu'elle veut émouvoir la sensibilité. Elle n'a pas le don des larmes. Ni la mort de Lélia, ni celle de Lucrezia Floriani, ne parviennent à nous attendrir. Celle même de Geneviève, dans *André*, n'y réussit qu'à moitié. Certes elle est touchante, la scène où la pauvre fleuriste fait apporter sur son lit ces tubéreuses qu'elle aimait à reproduire autrefois et dont le parfum doit aujourd'hui l'aider à mourir; que l'on compare cependant cette scène, je ne dirai pas même avec le récit de la mort de Manon Lescaut, mais avec la dernière lettre de Bernerette à Frédéric, et l'on verra si la sensibilité du talent était du côté de la femme ou du poète.

Je voudrais essayer de montrer plus clairement comment, par un peu d'emphase et d'exagération, George Sand détruit souvent l'effet qu'elle veut produire, en comparant la manière différente dont une situation absolument identique a été traitée par elle et par un auteur étranger, justement célèbre, mistress Gaskell. Tout le monde a lu le roman de *Mauprat*, qui serait un chef-d'œuvre de narration vivante et animée, si les théories du bonhomme Patience et de l'abbé Aubert ne venaient trop souvent alourdir le récit. Le roman se termine par un procès où le héros, Bernard de Mauprat, est injustement accusé d'avoir assassiné par jalousie sa cousine Edmée. Son sort dépend en grande partie de la réponse que fera Edmée dans sa déposition, lorsque le juge lui demandera si elle a repoussé ou accueilli l'amour de son cousin. Certes la situation est dramatique, si dramatique que dix ans plus tard mistress Gaskell, qui (je le lui ai entendu dire à elle-même) n'avait jamais lu *Mauprat*, l'a reproduite dans *Mary Barton*.

Dans ce roman, très-célèbre en Angleterre, un ouvrier, James Wilson, est accusé d'avoir assassiné, par jalousie également, le fils du propriétaire de l'usine où il travaille, Henry Carson, qui faisait en même temps que lui la cour à Mary Barton. Le sort de James dépend aussi en grande partie de l'aveu que Mary sera obligée de faire à l'audience de sa préférence pour James ou pour Henry. On voit que, si la condition sociale des personnages est différente, la situation est absolument la même. Voyons comment les deux auteurs l'ont traitée, et commençons par *Mauprat*. Lorque le juge insiste auprès d'Edmée pour obtenir l'explication de sa conduite à l'égard de Bernard, Edmée s'écrie en se levant tout à coup : « Cet interroga-

toire est une chose odieuse. On me demande compte de mes plus intimes sentimens, on descend dans les mystères de mon âme, on tourmente ma pudeur, on s'arroge des droits qui n'appartiennent qu'à Dieu. Je vous déclare que, s'il s'agissait ici de ma vie et non de celle d'autrui, vous ne m'arracheriez pas un mot de plus. Mais pour sauver la vie du dernier des hommes, je sacrifierais mes répugnances ; à plus forte raison le ferai-je pour celui qui est devant vos yeux. Apprenez-le donc, puisque vous me contraignez à faire un aveu contraire à la réserve et à la fierté de mon sexe : tout ce qui vous semble inexplicable dans ma conduite, tout ce que vous attribuez aux torts de Bernard et à mes ressentimens, à ses menaces et à mes terreurs, s'explique par un mot : je l'aime. » En ce moment, ajoute Bernard, dans la bouche duquel George Sand a placé le récit, je fus si transporté que je m'écriai sans pouvoir me contenir : « Qu'on me mène à l'échafaud maintenant! Je suis le roi de la terre. »

A cette même question, comment répondra Mary Barton ? « Mary eut d'abord un instant d'indignation. Qui était-il cet homme, pour la questionner ? De quel droit lui demandait-il de révéler devant cette multitude assemblée le secret de son cœur, ce secret qu'une femme ne murmure, au milieu de la rougeur et des larmes, qu'à l'oreille d'un seul homme? Mais, lorsqu'elle aperçut la figure de James, dont le regard était fixé sur elle avec une expression intense d'amour, de tristesse et d'angoisse, son parti fut pris et son hésitation cessa : — On me demande lequel des deux je préférais. Peut-être ai-je aimé M. Henry Carson autrefois. Je ne sais pas ; j'ai oublié. Mais j'aime James Wilson, qui est là devant vous, plus que ma langue ne peut dire, plus que tout ce que je connais sur la terre, et je l'aime aujourd'hui plus que jamais, bien qu'il ne l'ait jamais su jusqu'à cette minute même. Voyez-vous, monsieur, ma mère est morte avant que j'eusse treize ans, avant que je susse distinguer le bien du mal en certaines choses. J'étais coquette et vaine et j'aimais à entendre les complimens qu'on m'adressait. Le pauvre M. Carson tomba amoureux de moi. Il me dit qu'il m'aimait, et je fus assez folle pour croire qu'il me proposait de m'épouser. La perte d'une mère est une triste chose pour une fille, allez, monsieur! Je fus tentée par la pensée de devenir une *lady*, de ne plus connaître le besoin, et je ne m'aperçus combien j'aimais en réalité un autre homme que lui que le jour où James Wilson me proposa de m'épouser. Je fus maussade dans ma réponse, car, voyez-vous, monsieur, j'avais eu justement du chagrin ce jour-là. Mais lui, il me prit au mot; il me quitta, et depuis ce jour-là nous ne nous sommes jamais parlé, ni regardés, bien que j'aie essayé de lui faire

comprendre depuis qu'il avait été trop vite, car à peine était-il parti que j'ai compris que je l'aimais, oh! plus que ma vie. Et si on me demande encore maintenant lequel des deux je préférais, je répondrai : J'ai été flattée de l'amour de M. Carson, mais quant à James Wilson, je... — Et Marie, baissant la tête, cacha entre ses mains sa figure couverte de rougeur. »

On a les deux réponses sous les yeux. Ai-je tort de trouver que la comparaison ne tourne pas à l'avantage de George Sand, et que, pour cette fois, c'est l'humble femme d'un pasteur unitarien, perdue dans les brouillards de Manchester, qui a le mieux fait parler le langage de l'amour?

Enfin, dernier défaut et non moins grave à mes yeux, George Sand manque à chaque instant de délicatesse. Ce n'est pas au point de vue moral que j'adresse cette critique à presque toutes ses œuvres. J'ai déjà dit ce qu'il y avait, à mes yeux, de fondé et d'excessif dans les accusations d'immoralité qui ont été portées contre elle et je n'ai point l'intention d'y revenir. Je me place à un point de vue beaucoup moins élevé, et je lui reproche d'avoir, en froissant sans scrupule ses lecteurs par les indélicatesses de son langage, manqué par là même aux règles éternelles de l'art. Quelques efforts qu'on fasse en effet pour établir que la morale n'a rien de commun avec l'art, on n'empêchera jamais qu'il n'y ait certaines convenances élevées que l'art ne saurait braver sans enfreindre les règles du beau. Je veux bien que les œuvres d'art aient leur moralité particulière, tenant moins au sujet qu'à la forme, et que la Vénus de Milo soit plus chaste dans le calme de sa demi-nudité que la sainte Thérèse du Bernin, dont la pose extatique arrachait au président de Brosses cette boutade hardie : « Si c'est là l'amour divin, je le connais. » Mais c'est la preuve que les anciens, nos maîtres, avaient raison, lorsqu'ils défendaient au statuaire ou au peintre de reproduire d'une façon trop fidèle les mouvemens désordonnés de la passion. Ce n'était point non plus par une banale redondance qu'ils faisaient de la décence l'attribut des Grâces. Cette décence n'est pas moins nécessaire dans les œuvres littéraires. L'imagination n'est pas moins facile à choquer que les yeux, et peut-être même doit-elle être traitée avec encore plus de ménagemens. En n'usant point de ces ménagemens, George Sand gâte à chaque instant ses œuvres littéraires, où elle laisse échapper moins des peintures que des expressions et des commentaires qu'on voudrait pouvoir effacer. Ici encore j'essaierai d'éclairer ce que je veux dire par un exemple et par une comparaison.

Une des œuvres les plus populaires de George Sand est l'histoire de François le Champi, cet enfant trouvé qui finit par épouser sa mère adoptive. Le sujet avait par lui-même ses difficultés et ses écueils. Si

la transformation de l'amour filial du Champi et de l'amour maternel de Madeleine Blanchet en un sentiment plus passionné laisse à coup sûr la morale tout à fait désintéressée, l'imagination n'en conçoit pas moins quelque inquiétude. Pour la rassurer, il aurait fallu ne laisser parler à l'oreille du Champi d'autre voix que celle du cœur, imposer silence aux mouvemens d'une émotion vulgaire, et lui épargner, aussi bien qu'à nous, les caquets grossiers de la servante. Il n'aurait pas fallu que François découvrît la véritable nature de ses sentimens en s'apercevant un jour que la femme dont il tient la main et qu'il a appelée si longtemps sa mère n'est ni vieille ni laide, et que l'émotion de cette découverte lui fît passer la nuit tout entière sans dormir, à trembler comme s'il avait la fièvre. George Sand n'a pas eu cette délicate intelligence, et il n'en faut pas davantage, sinon pour gâter son œuvre, du moins pour lui enlever, au point de vue même de l'art, quelque chose de son exquise perfection. Thackeray s'est trouvé en présence d'une difficulté semblable et plus grande lorsqu'à la fin du beau roman d'*Henry Esmond* le héros épouse la femme qui a pris soin de sa jeunesse et dont la fille a été sa fiancée. Mais avec quel art l'auteur anglais a su échapper au péril, et comme Henry Esmond écarte dans son récit tout ce qui pourrait gâter le souvenir de ses pures relations avec celle que depuis son enfance il a appelée sa chère maîtresse! « Le bonheur, dit-il, qui a couronné ma vie n'est pas de ceux qu'on peut décrire avec des mots. Il est de sa nature sacré et secret; si plein que mon cœur soit de reconnaissance, je n'en saurais parler qu'à l'oreille de Dieu et à celle de la créature chérie qui est devenue pour moi la plus fidèle, la plus pure et la plus tendre des femmes. Posséder un pareil amour est une bénédiction qui dépasse toutes les joies de la terre; penser à elle, c'est louer Dieu. Ce fut à Bruxelles, où nous nous retirâmes après l'échec de notre tentative, que la grande joie de ma vie me fut octroyée et que ma chère maîtresse devint ma femme. Nous avions été accoutumés à une si complète intimité et confiance, et nous avions vécu si longtemps et si tendrement l'un près de l'autre que nous aurions pu continuer ainsi jusqu'au bout sans songer à resserrer nos liens, si les circonstances n'avaient amené l'événement qui a si prodigieusement accru son bonheur et le mien. Ce fut à la suite d'une déplorable querelle avec son fils et sa belle-fille qu'ayant trouvé un jour ma chère maîtresse toute en larmes, je lui demandai de se confier au soin et au dévoûment de quelqu'un qui, avec l'aide de Dieu, ne lui ferait jamais défaut. Aussi belle, aussi pure dans son automne qu'une vierge en son printemps, avec une rougeur d'amour et un regard de doux abandon, elle céda à ma respectueuse importunité et consentit à venir partager ma maison. Que les derniers mots que j'écris ici soient un remercîment et une bénédiction pour elle. »

Quelle ardeur, mais quelle pureté, et comme la gravité du sentiment religieux vient ici tempérer à propos les élans de passion! Ai-je raison de trouver que cette fois encore l'art et la morale, ou, pour me servir d'un moins gros mot, la délicatesse, sont d'accord pour faire accorder la préférence à la réserve anglaise?

Puisque j'en suis à marquer chez George Sand les faiblesses du talent, j'oserai, au risque de soulever certaines contradictions, mettre au rang de ses erreurs le don qu'elle s'est cru d'écrire pour le théâtre. Ce don, à mes yeux, elle ne le possédait pas. Son talent un peu prolixe et diffus se prêtait difficilement à la rapidité, à la concision nécessaires sur la scène, et, sans méconnaître le mérite de quelques-unes de ses œuvres dramatiques, je ne crois pas qu'elle ait été bien inspirée en cédant à cette tentation qui, de nos jours, pousse les romanciers et les poètes à écrire pour le théâtre. On comprend à vrai dire que cette tentation soit puissante, et qu'y résister soit difficile. Lorsqu'un auteur a conscience de sa popularité auprès de toute une génération, lorsqu'il a la divination des sympathies mystérieuses et muettes qui l'environnent, on comprend qu'il soit séduit par la pensée d'exercer cette influence directement et d'homme à homme, d'assigner à un jour donné un rendez-vous solennel à cette foule d'amis inconnus, pour se donner le spectacle de leur émotion, et cueillir en une soirée la fleur de sa gloire. Victor Hugo a peint cette ivresse en vers plus orgueilleux qu'agréables à l'oreille :

Quand le peuple au théâtre écoute ma pensée,
J'y cours; et là, courbé sur la foule pressée,
L'étudiant de près,
Sur mon drame touffu dont le branchage plie,
J'entends tomber ses pleurs comme la large pluie
Aux feuilles des forêts.

Combien cette espérance d'entendre tomber les pleurs de la foule n'a-t-elle pas séduit d'auteurs, et combien en avons-nous vu grossir et condenser pour la scène des romans dont la finesse et le détail faisaient le plus grand charme! Il n'y aurait eu cependant que demi-mal si George Sand s'était bornée à emprunter à ses œuvres d'imagination le canevas de ses pièces. C'est en tirant de *François le Champi* un drame représenté en 1849 sur la scène de l'Odéon qu'elle a obtenu son premier succès au théâtre. Cette pièce agréable a mérité de demeurer au répertoire, bien que le parler paysan que George Sand a également employé dans *Claudie* et dans *le Pressoir* ne soit pas le langage qui convienne à la scène. Ce faux naturel n'ajoute rien à la réalité, et si par malheur la vérité ne se trouve pas dans les sentimens, toutes les locutions ber-

richonnes n'y feront rien. George Sand a également tiré du roman de *Mauprat* un drame assez mal construit, mais où il y a de belles scènes, et une des œuvres les plus charmantes de sa vieillesse, *le Marquis de Villemer*, lui a fourni le sujet d'une pièce qui fait regretter plus d'une fois le détail plein de charme du roman, mais où la rivalité des deux frères, combattue par leur affection, donne naissance à une situation dramatique. On devine que cette fois George Sand s'est fait aider par la main d'un maître. Malheureusement elle n'a point su borner son ambition à faire monter sur la scène les personnages de ses romans. Elle a essayé ses forces dans tous les genres, dans la comédie, dans le drame historique, dans le mélodrame, et nulle part, à mon gré, elle n'a complétement réussi.

Dans la comédie proprement dite, il lui manque une chose essentielle : la gaîté. Chose singulière, cette femme si généreusement douée n'avait pas d'esprit. Elle-même avouait avec bonhomie qu'elle en manquait totalement dans la conversation, et j'ai ouï dire en effet qu'elle ne s'exprimait guère que par tirades éloquentes, entrecoupées d'assez longs silences, sans posséder ce don si français de rendre sa pensée sous une forme vive et saillante. Dans ses romans, la plaisanterie est un peu lourde; dans ses comédies, le rire ne vient pas facilement aux lèvres; la *vis comica* lui fait absolument défaut pour peindre le ridicule. Elle n'a pas mieux réussi dans ses drames historiques, dont la couleur n'est pas vraie. Quand elle mettait Molière en scène, c'était pour faire de lui un précurseur de la révolution de février, et pour mettre dans sa bouche un langage dont la solennelle prudhomie était digne, en effet, d'un membre du gouvernement provisoire. Enfin, dans ses mélodrames, elle n'arrive pas à l'émotion, et c'est vainement qu'elle a recours au poignard et au poison, comme dans *Cosima*; le spectateur s'en va froid et ennuyé. Il serait injuste cependant de ne pas lui reconnaître, dans presque toutes ses œuvres dramatiques, une qualité qui lui fait trop souvent défaut dans ses romans, et qu'avec un critique éminent, beaucoup plus indulgent que moi pour le théâtre de George Sand, j'appellerai : la bienséance (1). On dirait que, femme et artiste, elle se sent prise en présence du public d'une timidité qu'elle ne connaît pas la plume à la main, et que la crainte de choquer l'oreille la fait reculer devant l'emploi de certaines expressions dont elle se sert librement en écrivant. Dans ses pièces, les femmes, les jeunes filles surtout, se servent d'une langue plus châtiée et plus délicate que dans ses romans; elles n'ont point de ces hardiesses d'aveu et de ces franchises

(1) Voyez, dans la *Revue* du 15 mars 1864, l'étude de M. Émile Montégut sur *le Marquis de Villemer*.

d'impression qui percent à chaque instant dans ses œuvres les plus morales. Il y a telle de ses œuvres dramatiques où la sévérité d'une critique scrupuleuse ne relèverait pas une expression qui pût froisser l'oreille la plus susceptible. Je citerai comme son chef-d'œuvre dans ce genre d'exquise délicatesse *le Mariage de Victorine*, où elle a continué l'œuvre de Sedaine sans atteindre ni prétendre au même pathétique que dans *le Philosophe sans le savoir*, mais où elle a égalé son modèle par la grâce et l'émotion du dialogue. *Le Mariage de Victorine* mérite de vivre dans l'œuvre de George Sand comme un délicieux pastel qui, dans une galerie, reposerait les yeux de tableaux aux couleurs plus brillantes, et justice a été rendue à cette pièce trop oubliée le jour où, interprétée par des artistes éminens, elle est entrée au répertoire de la première scène de Paris et du monde : le Théâtre-Français.

George Sand n'a pas seulement beaucoup écrit pour le théâtre, elle a aussi beaucoup écrit à propos du théâtre. Son esprit était préoccupé des questions que soulève l'art dramatique et du rôle qui revient à cet art dans nos sociétés modernes. Elle en parle souvent dans ses œuvres d'imagination comme dans ses œuvres de critique, et je voudrais tenter de dégager de ces essais épars ce qu'on pourrait appeler sa théorie dramatique. Je laisserai de côté cette brillante fantaisie du *Château des Désertes*, où elle a voulu élever l'interprétation scénique à la hauteur d'une collaboration véritable en invitant les acteurs à se mouvoir librement dans le cadre de l'œuvre tracée par le maître, et à faire bon marché de la forme, que renouvellerait à chaque représentation la liberté de leur improvisation. Il ne faut voir dans ce conseil hardi que le caprice d'un esprit ingénieux, et ce serait dépasser sa pensée que de prendre le conseil au pied de la lettre. C'est dans les préfaces ajoutées après coup en tête de ses pièces qu'il faut chercher sa théorie véritable, et cette théorie peut se résumer ainsi : le théâtre doit servir à la peinture des caractères; une pièce bien faite est une œuvre d'analyse psychologique, et les événemens qui font marcher la pièce ne sont que l'accessoire par rapport aux sentimens. A-t-elle composé ses pièces d'après sa théorie, ou n'a-t-elle pas plutôt construit sa théorie d'après ses pièces? Il serait assez malaisé de le dire, mais il est certain que dans presque toutes ses œuvres dramatiques l'analyse des caractères est toujours fine et soignée, tandis que l'action est maladroite et faible. Or, là est, suivant moi, l'erreur. La psychologie n'a rien à faire au théâtre : c'est l'action qui en est la vie, l'action mise en mouvement dans la comédie par un ridicule, dans le drame par une passion ou un vice, mais toujours vivante et souveraine. Lorsqu'au lieu de mettre en relief dans un personnage le trait saillant qui fait marcher la pièce,

comme la misanthropie d'Alceste ou l'hypocrisie de Tartuffe, on essaie de peindre le personnage tout entier avec les nuances, les complications, les contradictions même de son caractère, on s'aventure déjà en dehors des règles du genre. Et, lorsqu'au lieu de placer ce personnage dans les conditions ordinaires de la vie on le fait naître de circonstances invraisemblables, empruntées à d'autres mœurs et à une autre civilisation que la nôtre, on peut, à force d'art et de verve éblouissante, ravir pour un jour les suffrages du public, mais on n'en a pas moins fait une œuvre étrange qui n'a point les conditions de la durée. George Sand n'a guère eu la hardiesse, sauf dans *Flaminio*, de créer ainsi une de ces figures inconnues au théâtre aussi bien que dans la vie, sans aïeux comme sans postérité; mais elle a cru trop souvent qu'il suffisait de réunir sur la scène, à l'entour d'une action faiblement nouée, un certain nombre de personnages dont les caractères dissemblables seraient peints avec vérité et délicatesse. Cette faiblesse de l'action, qui nuit déjà aux romans de George Sand, devient un défaut capital au théâtre, et je n'hésite pas à répéter que les quatre volumes dont se compose aujourd'hui la collection de ses pièces ajoutent médiocrement à sa gloire.

L'art dramatique n'est pas le seul dont les procédés et les créations aient préoccupé l'esprit de Geoge Sand. A vrai dire, aucun art ne lui a été étranger. Si elle ne les a pas possédés tous, elle les a tous aimés et tous compris. Son intime liaison avec Delacroix, qui datait des premières années de son séjour à Paris, l'avait fait pénétrer en plein cœur du monde des peintres et artistes. Dans son petit volume d'*Impressions et souvenirs*, elle a rapporté une conversation étincelante de Delacroix sur le dessin et la couleur, où elle a peut-être bien mis dans la bouche du maître quelques-unes de ses propres théories. Mais la musique a été son art de prédilection, et ce goût qu'elle tenait de la nature a été développé chez elle par l'éducation et par les circonstances. Enfant, elle passait volontiers de longues heures assise sous le vieux clavecin de sa grand'mère, qui, malgré ses doigts à moitié paralysés et sa voix cassée, chantait encore admirablement en s'accompagnant elle-même. La vieille dame ne connaissait d'autre musique que les airs simples et calmes de la vieille école française ou italienne, et sa petite-fille aurait passé sa vie entière à les lui entendre chanter, tant elle était charmée par cette voix chevrotante et le son criard de cette épinette. Ainsi Rousseau n'avait point conservé de souvenir musical plus vif que celui de sa vieille tante Suzon chantant avec un filet de voix fort douce la romance :

Tircis, je n'ose
Écouter ton chalumeau.

L'avenir réservait cependant à George Sand des leçons de musique plus hautes et plus pénétrantes que celles de sa grand'mère ou de son professeur M. Guyard. Sa longue intimité avec Chopin est un des épisodes les plus connus de sa vie. Elle-même, dans ses Mémoires, nous en a raconté les douceurs et les déceptions, et il est intéressant de compléter ce récit par la lecture d'une *Vie de Chopin*, publiée à Dresde l'année dernière, dont l'auteur entre dans des détails négligés par George Sand. J'y trouve le récit de leur première entrevue, qui eut lieu chez la comtesse C... :

« Chopin était au piano; il improvisait selon sa coutume. En terminant, il leva les yeux et remarqua une femme simplement vêtue qui s'appuyait sur le piano. Ses yeux foncés et pleins de feu semblaient vouloir lire dans l'âme de l'artiste. Chopin sentit qu'il rougissait sous le regard fascinateur de cette femme. Elle souriait. L'artiste, ayant quitté sa place pour s'isoler du reste de la société derrière une touffe de camélias, entendit le doux froissement d'une robe de soie d'où s'échappait un parfum de violette. La même dame qu'il avait remarquée près du piano s'approchait de lui accompagnée de Liszt. Elle lui parla avec une voix profonde et vibrante. Après l'avoir complimenté sur la manière dont il exécutait, elle loua surtout son talent d'improvisation. Chopin l'écoutait ravi et ému. Rien ne vaut pour l'artiste le sentiment d'être compris, et dans ces quelques paroles spirituelles et pleines de poésie Chopin se sentait compris comme jamais il ne l'avait été... Cependant la première impression n'avait pas été de tout point favorable, et il écrivait le lendemain à ses parens : « J'ai fait connaissance avec une célébrité, Mme Dudevant; mais sa figure ne m'est pas sympathique et ne m'a pas plu du tout. Il y a pourtant en elle quelque chose qui me frappe. »

Une plus ample connaissance devait adoucir cette déplaisance, et pendant huit années la santé délicate de Chopin trouva dans George Sand une garde-malade dont le dévoûment ne s'est pas laissé ignorer. Chopin l'accompagna dans ce voyage à Majorque qu'elle a raconté ici même sous le titre : *Un hiver au midi de l'Europe*. La chartreuse abandonnée de Valdemosa offrit pendant six mois un abri à leur poétique collaboration. C'est là que les hurlemens désespérés du vent dans les galeries creuses et sonores, le bruit des torrens, la course précipitée des nuages, la grande clameur monotone de la mer interrompue par le sifflement de l'orage, et les plaintes des oiseaux de mer qui passaient tout effarés dans les rafales, inspirèrent à Chopin quelques-uns de ces préludes dont le rhythme vague et tourmenté répond si bien aux caprices mélancoliques de nos rêves. Chopin improvisait ces pré-

ludes au piano, pâle, les yeux hagards, en proie à une hallucination constante. C'est peut-être après ces improvisations que George Sand écrivait dans la même cellule cette belle page de *Spiridion*, où le moine Alexis raconte comment le sens de la musique lui fut révélé : « Un soir j'écoutais avec recueillement le bruit de la mer calme, brisant sur le sable; je cherchais le sens de ces trois lames, plus fortes que les autres, qui reviennent toujours ensemble à des intervalles réguliers, comme un rhythme marqué dans l'harmonie éternelle. J'entendis un pêcheur qui chantait aux étoiles, étendu sur le dos dans sa barque. Sans doute, j'avais entendu bien souvent le chant des pêcheurs de la côte, et celui-là peut-être aussi souvent que les autres. Mes oreilles avaient toujours été fermées à la musique comme mon cerveau à la poésie. Je n'avais vu dans les chants du peuple que l'expression des passions grossières, et j'en avais détourné mon attention avec mépris. Ce soir-là, comme les autres soirs, je fus d'abord blessé d'entendre cette voix qui couvrait celle des flots et qui troublait mon audition; mais, au bout de quelques instans, je remarquai que le chant du pêcheur suivait instinctivement le rhythme de la mer, et je pensai que c'était là peut-être un de ces grands et vrais artistes que la nature elle-même prend soin d'instruire, et qui, pour la plupart, meurent ignorés comme ils ont vécu. J'écoutais donc sans impatience le chant à demi sauvage de cet homme, à demi sauvage aussi, qui célébrait d'une voix lente et mélancolique les mystères de la nuit et la douceur de la brise. Les vers avaient peu de rime et peu de mesure, les paroles encore moins de sens et de poésie; mais le charme de sa voix, l'habileté naïve de son rhythme et l'étonnante beauté de sa mélodie, triste, large et monotone comme celle des vagues, me frappèrent si vivement que tout à coup la musique me fut révélée. La musique me sembla devoir être la véritable langue poétique de l'homme, indépendante de toute parole et de toute poésie écrite, soumise à une logique particulière et pouvant exprimer des idées de l'ordre le plus élevé, des idées trop vastes même pour être bien rendues dans toute autre langue. »

Cette collaboration poétique ne devait pas toujours durer, pas plus que celle qui avait donné autrefois naissance à *Rose et Blanche*. Les causes et les détails de la rupture sont racontés d'une façon sensiblement différente dans l'*Histoire de ma vie* et dans la biographie de Chopin dont j'ai parlé. Une seule chose est constante : le fait de la rupture, qui précéda d'assez peu la révolution de février. Après huit années d'intimité constante, George Sand et Chopin ne se rencontrèrent plus qu'une fois, chez la comtesse C... « Chopin, raconte son biographe, était déjà profondément atteint

du mal dont il mourut. Il se trouva inopinément en face de George Sand. — Frédéric! — dit-elle d'une voix étouffée, que lui seul entendit. Une pâleur mortelle couvrit les traits délicats et amaigris de l'artiste, et il se retira sans répondre. » Quelques mois après, il expirait, et George Sand ne fut point admise au nombre des femmes qui assistèrent à ses derniers momens, et dont l'une (morte elle-même il y a peu de temps) berça son agonie douloureuse au son des mélodies qu'il aimait. Mais le goût et le sentiment musical ne s'éteignirent point chez George Sand avec le souvenir de l'artiste dont le génie l'avait captivée. L'amour intelligent de la musique, qui lui a dicté de si belles pages dans *Consuelo*, l'inspirait encore bien des années après dans *les Maîtres sonneurs*, un de ses derniers romans champêtres. Les impressions que la musique fait naître chez des natures incultes y sont rendues avec une fidélité poétique, et elle nous fait aussi bien entendre les sons de la cornemuse rustique retentissant dans les forêts du Bourbonnais que la voix des élèves de Porpora s'exerçant dans la *Scuola dei mendicanti*. Toutes les fois que George Sand a parlé de la musique, elle en a montré l'intelligence autant qu'aucun écrivain du siècle, et nulle oreille n'a été plus sensible aux accens de cette langue mystérieuse qui a été donnée à l'homme pour l'aider à rendre des sentimens que la parole humaine ne saurait traduire et à tromper des besoins que la vie ne saurait satisfaire.

IV.

Arrivé au terme de cette trop longue étude, je n'ai pas l'espérance d'avoir envisagé sous toutes ses faces le talent si varié de George Sand. Je devrais dire encore que, si elle a médiocrement réussi dans des essais d'histoire assez courts, elle n'en avait pas moins le don, essentiel pour l'historien, de se représenter vivement la vie des époques passées. Il y a au commencement du roman assez peu connu de *Nanon* cinquante pages où l'état d'esprit des habitans d'une petite commune rurale en 1789, leurs relations avec les moines d'un couvent voisin leurs seigneurs, leurs anxiétés et leurs espérances à l'annonce des premiers événemens de la révolution française, sont peints avec cette vérité de l'imagination qui vaut bien celle des faits. On croirait lire la mise en scène d'une page de Tocqueville. Je devrais, à l'opposé, signaler l'aisance avec laquelle elle créait et faisait mouvoir des personnages fantastiques, bien que dans ce genre, un peu nébuleux pour son talent limpide, elle n'ait pas égalé la mystérieuse poésie d'Hoffmann. L'histoire de l'esprit captif

dans la lyre, qui remonte au ciel avec celui d'Hélène, l'élève de maître Albertus, au moment où la dernière corde se brise et où la jeune fille meurt, ne vaut pas celle du violon de Crémone qui vole en éclats au moment où la dernière note de chant s'exhale des lèvres d'Antonia, la fille du professeur Crespel. Mais ces lacunes, et d'autres peut-être qui m'échappent, ne sont rien auprès de celle que je sens. En écrivant l'histoire du talent, n'ai-je pas négligé l'histoire de l'âme, que dans la première partie de cette étude je m'étais efforcé de suivre de près, et en étudiant l'artiste, n'ai-je point, par un oubli volontaire ou non, il n'importe, laissé de côté la femme? J'aurais cependant bien mal rendu le caractère de l'œuvre de George Sand, si l'on n'y avait retrouvé cette histoire écrite en fragmens épars dont la notoriété des événemens de sa vie permet de renouer facilement la chaîne. J'essaierai maintenant de la résumer telle que me l'a fait comprendre une étude entreprise, j'ose le dire, dans un esprit également éloigné de la malveillance et de la partialité.

Aurore Dupin était née avec une nature que la sévérité d'une éducation soigneuse aurait seule pu défendre contre les tentations dont elle avait trouvé l'héritage dans sa race. Le mélange étrange du sang de Maurice de Saxe avec le sang des Delaborde avait, des deux côtés, insinué dans ses veines le germe fatal des entraînemens auxquels elle devait plus tard succomber. Une imagination ardente et un besoin dévorant d'aimer avait encore favorisé l'éclosion de ces germes, dont aucune saine et affectueuse influence n'était venu prévenir le développement. La liberté d'une vie solitaire avait surexcité cette imagination; les luttes entre sa mère et sa grand'mère avaient troublé ce besoin d'aimer sans le satisfaire; le sentiment religieux, qui aurait pu venir à son aide, avait été chez elle tour à tour combattu par l'influence de la famille et exalté par celle du couvent. Enfin, lorsque sa vie de jeune fille, si agitée et si difficile, avait pris fin, elle n'avait rencontré dans l'homme qui aurait pu être son protecteur et son guide qu'un compagnon grossier et un maître brutal. Quoi d'étonnant si elle a cru trouver en dehors de la règle le bonheur qu'elle n'avait pas trouvé dans la règle, et si elle s'est lancée à corps perdu dans une poursuite téméraire? Le bonheur, elle l'a cherché partout, aux Pyrénées, à Paris, à Venise, à Majorque, à Nohant, dans tous les lieux où elle a promené l'inconstance de son imagination, la fumée de son cigare et la facilité de son tutoiement. A chaque pas elle croyait le saisir; à chaque pas le bonheur lui échappait. L'amertume de ses déceptions, proportionnée à l'avidité de ses espérances, l'a jetée alors dans cette révolte contre Dieu, contre les lois, contre la société dont ses premiers écrits portent l'empreinte, en même temps qu'une insatiable ardeur la poussait toujours à des entreprises nouvelles et plus hasardées. De déceptions en décep-

tions et de poursuites en poursuites, peut-être aurait-elle fini par s'égarer sans retour dans ces régions morales et sociales d'où l'on ne revient pas, si une ancre de miséricorde ne l'eût rattachée au rivage : l'amour de ses enfans. C'est ce frêle lien qui l'a empêchée de s'éloigner à jamais du foyer de Nohant, et qui, se fortifiant avec les années, a fini par l'y enchaîner. Le spectacle d'une union heureuse se développant paisiblement sous ses yeux lui a fait sans doute comprendre la sainteté des lois contre lesquelles elle s'était autrefois élevée, en même temps que son cœur s'élargissait pour faire place à des êtres nouveaux qui venaient solliciter sa tendresse. Après avoir été une mère tendre, elle est devenue une grand'mère passionnée. Cette expérience nouvelle lui a fait apercevoir la vie sous un jour plus riant, et quelques-unes des œuvres de la seconde moitié de sa vie semblent jaillir d'une source fraîche et purifiée, Ce n'est plus à l'amour adultère d'Indiana ou à la passion désordonnée de Juliette qu'elle prête des accens chaleureux ; elle peint la tendresse honnête de Jean de la Roche pour Love Butler ou le silencieux dévoûment de Caroline de Saint-Geneix pour le marquis de Villemer, heureuse si elle avait toujours été aussi bien inspirée que dans ces deux œuvres charmantes, et si elle n'avait aussi surchargé sa mémoire littéraire du lourd fardeau de beaucoup de romans languissans et sans intérêt. Plus complète a été encore la transformation de son talent, lorsque, pour parler à l'imagination de la génération nouvelle qui se groupait le soir autour de la table ronde du salon de Nohant, elle se prit à écrire des récits féeriques où son imagination puissante se joue avec grâce. Qui eût dit que Lélia achèverait sa vie dans le château de ses pères en écrivant des contes pour ses petits-enfans, et qu'on pourrait, après plus de trente ans, lui appliquer à elle-même, presque sans restrictions, cette peinture de la vieillesse d'une de ses premières héroïnes : « Métella, fortifiée contre le souvenir des passions par une conscience raffermie et par le sentiment maternel que la douce Sarah sut développer en son cœur, descendit tranquillement la pente des années. Quand elle eut accepté franchement la vieillesse, quand elle ne cacha plus ses beaux cheveux blancs, quand les pleurs et l'insomnie ne creusèrent plus à son front des rides anticipées, on y vit d'autant plus reparaître les lignes de l'impérissable beauté du type. On l'admira encore dans l'âge où l'amour n'est plus de saison, et, dans le respect avec lequel on la saluait, entourée et embrassée par les charmans enfans de Sarah, on sentait encore l'émotion qui se fait dans l'âme à la vue d'un ciel pur, harmonieux et placide que le soleil vient d'abandonner. »

Il est à regretter que l'harmonie et la placidité de ce ciel aient

encore été troublés par quelques éclairs dont l'éclat rappelle les orages de ses premières années. George Sand fut mal inspirée lorsque, dans le roman d'*Elle et Lui*, elle écrivit le récit trop transparent d'un épisode de sa jeunesse qui, disait avec raison Sainte-Beuve, est entré dans le roman du siècle. Plutôt que de faire retomber, sur la mémoire de celui qui n'était plus là pour se défendre, des torts réels ou imaginaires, elle aurait dû se souvenir de ces vers de *la Nuit d'octobre :*

> Les morts dorment en paix dans le sein de la terre.
> Ainsi doivent dormir nos sentimens éteints.
> Ces reliques du cœur ont aussi leur poussière,
> Sur leurs restes sacrés ne portons pas les mains.

Elle a porté, au contraire, la main sur ces reliques, et par là elle a mérité les reproches qui lui ont été adressés au nom d'une affection justement émue, en même temps qu'elle s'exposait aux hasards d'une longue controverse. Ce fut aussi à un sentiment fâcheux qu'elle céda lorsqu'elle voulut répondre à l'éclatant succès que *Sibylle* avait valu au plus délicat de nos romanciers, par la composition d'un roman qui en fut en quelque sorte la contre-partie. Dans *Sibylle*, M. Octave Feuillet avait peint sans l'approuver l'exaltation religieuse d'une jeune fille qui refuse de s'unir à l'homme qu'elle aime avant de l'avoir amené à partager sa foi. Dans *Mademoiselle de la Quintinie*, George Sand propose à la sympathie et à l'admiration de ses lecteurs un jeune philosophe qui exige et obtient de sa fiancée avant son mariage le sacrifice des scrupules de sa conscience religieuse. Il eût été plus digne d'elle de ne pas mettre son talent au service de ce sophisme et de comprendre qu'en dépit de toutes les assimilations de la logique, l'ardeur excessive du sentiment religieux chez une femme paraîtra toujours et à juste titre moins odieuse que l'intolérance du fanatisme incrédule chez un homme.

Cet éclat subit de colère contre le catholicisme n'est pas, au reste, en harmonie avec l'apaisement qui paraît s'être fait dans son âme pendant les dernières années de sa vie. « J'ai eu, faisait-elle dire autrefois à Lélia, de grandes ambitions de certitude que la fatigue et la douleur ont refroidies. » Peut-être étaient-ce aussi la fatigue et l'âge, sinon la douleur, qui avaient refroidi chez elle les grandes ambitions de certitude. Je ne crois pas en effet que la solution des redoutables problèmes dont sa jeunesse avait été tourmentée si fort apparut d'une façon beaucoup plus claire aux yeux affaiblis de sa vieillesse. Mais elle en poursuivait du moins la réponse sans irritation et sans révolte. Les colères que lui inspirait

autrefois la condition de l'humanité étaient remplacées par une vague confiance dans le progrès futur, et le Dieu qu'elle accusait jadis d'être le grand artisan des misères de l'homme recevait constamment de sa bouche l'expression d'une tendrese reconnaissante. « Je sens Dieu, j'aime, je crois, » s'écriait-elle en terminant, assez peu de temps avant sa mort, le récit des évolutions successives de sa pensée religieuse. A-t-elle jamais dépassé la limite de cette croyance en un Dieu attentif et paternel? Il faudrait pour le savoir chercher à surprendre le secret de ses méditations durant ces quelques jours de maladie rapide où son ferme esprit dut sentir l'approche et envisager l'aspect de la mort. Mais il y a quelque chose qui me répugne dans l'ardeur que l'on met aujourd'hui à interroger les mourans et à tourner au profit de ses propres croyances leur suprême témoignage. Qui peut savoir en effet si ces réponses tardives sont l'aveu sincère d'une âme qui se sent déjà en présence de son juge ou une concession banale faite aux exigences d'un monde dont il semble qu'à cette heure l'opinion ne devrait guère préoccuper? Je dirai cependant que durant ses derniers jours aucune volonté contraire n'est venue par avance opposer d'obstacle au pieux désir exprimé par ses enfans de voir le corps de leur mère franchir le seuil de l'enceinte sacrée et recevoir la bénédiction qui, dans la liturgie de l'église, encourage le départ de l'âme chrétienne : aucune parole ne s'échappa de ses lèvres pendant sa lente agonie que pour exprimer des sentimens de tendresse et de reconnaissance. Elle fit approcher ses petites-filles de son lit pour leur dire : « Mes chéries, ce que je regrette le plus, c'est de vous quitter. » Lorsque le délire de la mort l'eut saisie, on l'entendit plusieurs fois murmurer d'une voix indistincte ces mots : « Ne touchez pas à la verdure. » Elle voulait, on le crut du moins, par ces paroles confuses, exprimer le désir qu'on laissât debout un groupe d'arbres verts qui ombragent le caveau de famille où son aïeule dort à côté de son père, où sa place était déjà préparée. Son dernier vœu a été exaucé. On n'a pas touché à la verdure, et les arbres qu'elle aimait balancent encore au-dessus de la tombe où repose sa dépouille leur feuillage qui ne meurt point, symbole d'une espérance dont par-delà le grand voile elle aura connu sans doute la réalité.

OTHENIN D'HAUSSONVILLE.

UN REMORDS

TROISIÈME PARTIE (1).

XI.

Le lendemain, au grand jour, Manuela put se faire une juste idée du lieu où elle allait passer sa vie. La maison, considérée du reste comme somptueuse, semblait saupoudrée de charbon, ce qui ajoutait encore à la tristesse de ton d'une sorte de marbre ardoisé très abondant en ce pays et que l'on emploie dans la construction au lieu de pierre de taille; le sable même de la cour était noir par suite du voisinage des usines situées de l'autre côté du chemin, si près que de chez lui M. Walrey aurait pu à la rigueur promener l'œil du maître sur ses ouvriers. Les deux rives de la Sambre, cette rivière trouble aux bords droits frangés de roseaux rouillés que Manuela en arrivant avait prise pour un canal, sont bordées de hauts fourneaux, de laminoirs, de forges, de filatures, de raffineries, de scieries de marbre, de manufactures de toute sorte, mais où la métallurgie domine. Le fer et le charbon règnent dans le paysage; ce sont à perte de vue des files interminables de bâtimens très bas et enfumés, pareils à autant de hangars, des cheminées gigantesques d'où s'échappe en spirales une fumée qui se déroule comme un dais sur la campagne obscurcie. Le sol ne forme que de faibles ondulations mal pourvues d'arbres généralement, la nature étant en révolte contre les miasmes de l'industrie humaine; sur les eaux tristes de la petite rivière utilisée à chaque pas, harcelée par les moulins, fouettée par des roues innombrables, défilent lentement des transports de houille, d'ardoises ou de betteraves. Mieux vaut encore le sinistre flamboiement des feux de la nuit que cette monotonie d'un horizon plat, terne et fangeux entrevu à travers les brouillards du matin.

— La ruche n'est pas très riante peut-être, dit M. Walrey en po-

(1) Voyez la *Revue* du 15 février et du 1er mars.

sant la main sur l'épaule de sa femme, qui de la fenêtre regardait au dehors d'un air consterné ; mais venez voir les abeilles, leur travail vous semblera plus beau que leur gîte. — Il voulait l'emmener sans retard visiter l'usine. Sa mère intervint en proposant à Manuela de faire d'abord connaissance avec la maison.

— C'est son empire à elle, comme vous avez le vôtre, dit-elle, se tournant vers Walrey. — Elle ne le tutoyait pas, mais ce *vous* flamand un peu froid et guindé était démenti par l'inflexion tendre et admirative de la voix qui le prononçait. Mme Walrey n'aurait pu croire à l'existence d'un homme plus accompli, plus séduisant que son fils ; en recevant la confidence du projet de mariage, maintenant réalisé, son premier mot avait été : — Comme elle doit vous aimer !

La rare beauté de Manuela ne l'avait pas éblouie ; la femme de Francis ne pouvait être que la plus belle du monde. Sans doute elle eût préféré des charmes d'une autre sorte, les cheveux d'or filé, les yeux de myosotis d'une vierge de Hemling ; sa propre tête, cette tête embéguinée aujourd'hui, s'était couronnée de tresses blond d'argent au temps de sa jeunesse, ces joues devenues blêmes avaient eu des teintes de roses du Bengale, et feu son mari avait coutume de dire que c'était là le bon type flamand ; mais, pourvu que cette brunette eût les vertus flamandes, les solides vertus d'une bonne ménagère, cela suffisait en somme. La mère n'avait pas osé questionner son fils là-dessus. Mme Walrey était une femme délicate dans sa rusticité ; sans en rien dire, elle avait fort bien compris le motif de la longue obstination de Francis à ne se point marier ; tout en lui sachant gré de sa bonne intention, elle avait souffert de le croire moins heureux qu'il ne l'eût été auprès d'une compagne d'un âge assorti au sien, qui lui eût donné des enfans. Devait-elle donc soulever des difficultés alors que bien tardivement il se décidait ? A quoi bon d'ailleurs ? Pour qu'il eût changé si brusquement d'avis, il fallait que la perfection même se fût trouvée sur son chemin ; elle l'avait toujours connu si prudent, si sensé, même positif ! — La pauvre femme n'avait aucune connaissance des vertiges qui peuvent déranger tout à coup l'esprit le mieux équilibré. Une première inquiétude lui vint en promenant sa bru à travers la maison. D'abord elle l'avait initiée aux mystères des cuisines, offices, celliers, fournils, buanderies, où se révèlent dans toute leur minutie l'ordre et les raffinemens de nettoyage qui contrastent dans ces localités industrielles du nord avec l'extraordinaire malpropreté extérieure. A son grand désappointement, la jeune femme n'honora que d'une attention médiocre les cuivres quotidiennement fourbis, les planchers lavés et grattés à l'excès, les ustensiles disposés par rang de taille avec une symétrie qui approchait de l'élégance ; on persistait même à faire reluire, pour le seul amour du décor, les objets qui ne ser-

vaient plus. Les buffets les plus grossiers miroitaient comme autant de; laces. Pour paraître s'intéresser à ce qu'on lui montrait, Manuela demanda l'usage d'engins qui en tout pays, pensa Mme Walrey, devaient être familiers à une maîtresse de maison. — Ce qu'on dit des Parisiennes serait-il vrai? pensa la bonne dame. Mais celle-ci n'est pourtant Parisienne qu'à demi. — Lorsqu'elle voulut avoir son avis sur la fabrication de certaine pâte ferme, Manuela laissa déplorablement éclater la plus complète inexpérience. — Hélas! reprit en elle-même Mme Walrey, qui donc après moi fera les tartes aux fruits que Francis aime tant?

— Je vous enseignerai à préparer nos plats flamands, dit-elle tout haut avec un sourire de bonne humeur, et vous m'apprendrez à votre tour ceux de votre pays.

— Je suis bien maladroite, murmura Manuela, effrayée de l'apprentissage que lui promettaient les paroles de sa belle-mère. En même temps elle se rappelait qu'autrefois elle s'était vue forcée de dire à Mme de Clairac : — Je suis bien ignorante. — Et le sentiment de son incapacité sous tous les rapports l'humiliait un peu.

Les servantes suivaient de l'œil cette jeune reine qui n'avait qu'un regard distrait pour les trésors domestiques que l'on déroulait sous ses yeux, qui pouvait, sans tomber en extase, voir s'ouvrir devant elle les armoires monumentales où s'empilait une profusion de linge neigeux tout parfumé de lavande et jusqu'à des pièces entières de fine batiste de Cambrai : — Ce ne sera plus la vieille roche, s'entredisaient-elles tout bas.

— Combien de fois par an comptez-vous faire la lessive? demandait cependant Mme Walrey à sa bru. Je ne la faisais que tous les six mois, ajouta-t-elle avec orgueil, et non pas encore par nécessité. Nous avons assez de linge pour suffire à plusieurs années.

— Ce sera comme vous voudrez, ma mère, interrompit docilement Manuela.

— Mais je n'ai plus rien à décider ici! J'aimerais vous voir une opinion...

— Je n'en ai aucune. Gardez la direction de la maison, voulez-vous?

— Quelle idée, grand Dieu! s'écria Mme Walrey scandalisée de l'abandon d'un devoir sacré à ses yeux, plutôt que flattée de cette marque de confiance; mais que serait une femme si elle renonçait à être maîtresse chez elle! A quoi passeriez-vous votre temps?.. Ici vous n'aurez pas beaucoup de plaisirs, hors de votre intérieur, ajouta-t-elle en levant sur Manuela un regard plein d'alarmes sérieuses. — On lui avait dit aussi que l'air de Paris rendait les femmes mondaines.

Elles rentrèrent dans la salle à manger pour le dîner de midi,

repas substantiel précédé d'un potage, où se déployèrent toutes les recherches dont est susceptible la grasse et plantureuse cuisine flamande. M. Walrey fit honneur à chaque mets avec un entrain, une exubérance de gaîté dont Manuela fut surprise, elle qui ne l'avait vu jusque-là que fort gêné dans un milieu qui lui était étranger. Il avait retrouvé son élément, il s'y ébattait avec une satisfaction parfaite, mangeant comme il le fallait pour soutenir sa robuste charpente d'os et de muscles dans un courant d'incessante activité. Il se sentait chez lui, avec ses intérêts, ses habitudes, son régime familier, et un œil désintéressé eût jugé qu'il gagnait beaucoup à être replacé dans son cadre. Vraiment il était bien l'hôte de cette maison simple, solide, capable de résister à toutes les intempéries, d'offrir un abri sûr et même agréable à quiconque n'eût pas nourri des exigences exorbitantes, à quiconque surtout n'eût pas opposé aux saines réalités de la vie un objet de comparaison idéal dont la prétendue supériorité annulait, écrasait tout.

Cette pièce où ils dînaient, la salle comme on l'appelait, car elle avait plus d'une destination, était le lieu où se tenaient d'ordinaire la mère et le fils : spacieuse, très haute de plafond, elle avait un carrelage de jolies terres cuites que l'on fabrique dans le pays ; les murs étaient revêtus de plaques de la même provenance, chamarrées d'arabesques, de chimères, de dessins décoratifs de toute sorte; un énorme appareil de chauffage en fonte avançait dans la chambre; tout autour de ce point de repère étaient accrochées des cages vertes ou dorées remplies d'oiseaux, des trophées de pipes, des armes de chasse. Les fenêtres étaient garnies de pots de fleurs étagés sur des gradins. Devant l'une de ces fenêtres, il y avait un bureau, devant l'autre une table à ouvrage.

— C'était ici ma place, dit M[me] Walrey, et là-bas c'était la place de Francis. Combien de soirées d'hiver nous avons passées ici, lui à vérifier ses comptes, moi à lui tricoter des gilets!..

Elle étouffa un soupir involontaire.

— Mais maintenant nous avons un salon, le salon de ma femme, interrompit vivement Walrey en courant ouvrir la porte de la pièce voisine, dont tous les meubles étaient neufs et envoyés de Paris, se hâta-t-il de faire remarquer à Manuela. Peut-être autrement ne s'en serait-elle pas doutée, tant ils étaient bizarrement choisis.

— Eh bien?.. dit M[me] Walrey, s'attendant à une explosion d'enthousiasme, reconnaissez-vous votre goût?

Son fils lui avait conté que, pendant toute la durée de son séjour à Paris, il n'avait cessé de prendre note des moindres appréciations émises par Manuela sur le grave sujet de l'ameublement, enregistrant ce qu'elle trouvait joli, ce qu'elle paraissait désirer pour en faire aussitôt l'emplette. Cependant le salon n'était en réalité qu'un

assemblage luxueux de disparates, d'hérésies contre les lois de l'élégance. Walrey vit bien que l'effet de sa surprise était manqué malgré toute la peine qu'il avait prise.

— J'ai dû commettre quelque bévue, dit-il déconcerté par le silence de Manuela, j'aurai mal compris, je ne m'entends pas à ces choses. Vous y remédierez s'il vous plaît.

La jeune femme sentit qu'elle devait être reconnaissante, et le remercia chaleureusement; mais il était trop tard, Walrey avait été peiné par ce moment d'hésitation, si court qu'il eût pu être, et sa mère en avait souffert plus encore que lui.

Les servantes endimanchées, tirées à quatre épingles, étaient venues cependant se grouper sur le seuil; devant elles, la vieille maîtresse remit à la nouvelle, en signe d'abdication, toutes les clés qu'elle avait l'habitude de porter à sa ceinture. Cette petite mise en scène, préparée d'avance, échoua comme avait échoué la révélation des splendeurs du fameux salon, et par la faute de Walrey. — Bon Dieu! s'écria-t-il un peu bourru, — il n'était pas fâché de rejeter sur quelqu'un le dépit secret que lui causait sa mésaventure, — ne l'embarrassez donc pas de cette ferraille! Nous allons à l'usine.

Manuela fut bien aise de sortir de l'atmosphère du ménage où elle commençait à étouffer. Là-bas, pensait-elle, au milieu des ouvriers dont il était le bienfaiteur et le souverain véritable, son mari devait avoir plus de prestige qu'ailleurs.

Elle ignorait que, dans ces ateliers de Vulcain où l'homme grouille à l'état d'atome, il n'y a de grand que la machine, la machine qui broie, tranche, redresse, perfore une masse de fer colossale comme elle ferait d'un fétu. Tout ce qui ne possède que les énergies de la vie s'efface et disparaît auprès de cette brutale puissance qui remplace à elle seule l'effort de milliers de bras humains. Quand Manuela pénétra sous les hangars de l'usine, elle ne vit rien que le pilon monstrueux qui pétrissait le bloc incandescent, livré à son choc précis, implacable, et les gueules dévorantes qui absorbaient le minerai par charretées pour le réduire en un liquide enflammé, et le jeu terrible des cylindres dégrossisseurs où passait et repassait le fer rouge à l'état malléable pour s'allonger comme le corps d'un supplicié à la torture. D'autres blocs incandescens, lancés à toute vitesse, s'entre-croisaient sans se heurter, à travers les ténèbres ardentes pailletées d'étincelles, rayées de flammes, arrosées de ruisseaux de feu; ce ne fut qu'au bout de quelques instans que Manuela éblouie, presque terrifiée, vit qu'ils circulaient ainsi au bout de pinces énormes que des files de noires fourmis humaines dirigeaient au péril de leur vie du fourneau béant au laminoir infatigable. Tous ces cyclopes étaient à demi nus, la

poitrine et le front ruisselans d'une sueur d'encre. Quelques-uns portaient, pour se préserver le visage, un masque qui ajoutait à la bizarrerie de leur aspect, et sans trêve ils s'agitaient dans cette fournaise, traversant l'atmosphère embrasée comme des salamandres, tandis que le sol même brûlait sous leurs pieds et que le grand souffle de la forge haletait et grondait autour d'eux.

— Qu'en dites-vous? demanda M. Walrey d'un air satisfait.

— Je dis que la seule différence entre le sort de vos forgerons et celui des damnés est cette goutte d'eau que Satan refuse, dit Manuela en montrant quelques baquets disposés de façon à ce que les travailleurs pussent s'y rafraîchir sans interrompre leur besogne.

— Vous vous exagérez la peine et vous ne tenez pas compte de l'habitude, dit M. Walrey avec insouciance. — Il n'exigeait rien de ses ouvriers qu'il n'eût été capable de faire lui-même de par une science laborieusement acquise et une force physique qui ne le cédait à celle d'aucun de ces gens-là; il était mécanicien, ingénieur habile; tout aussi bien qu'un chauffeur ou un forgeron d'expérience, il eût pris en main ces rudes outils; plus d'un maladroit avait reçu de lui des leçons en même temps que des bourrades.

— Voyez, continua-t-il, si l'on ne s'accoutume pas à cet antre!.. Et il montrait du doigt un groupe de gamins qui profitaient d'une minute de répit pour jouer aux cartes accroupis derrière un chariot.

— Grand Dieu! s'écria Manuela, des enfans! Il y a des enfans ici!

Les petits apprentis étaient tous maigres, chétifs, en guenilles, la tignasse roussie et le visage si bien enduit de charbon que leurs yeux et leurs dents brillaient dans tout ce noir d'un éclat effronté. Il eût été difficile de reconnaître l'une de l'autre ces misérables pousses humaines, atrophiées, desséchées au même brasier.

— Bah! les drôles ne sont pas à plaindre, dit M. Walrey, ils ont deux heures d'école obligatoire par jour. Leurs pères n'ont pas connu ce bienfait-là, le plus grand de tous. Celui qui peut aller à l'école n'est sot que s'il le veut bien.

L'un des gamins se leva et vint au nom de l'usine offrir un gros bouquet à M[me] Francis Walrey. La mine que faisaient dans un pareil milieu ces pauvres fleurs poudreuses et languissantes était étrange, presque douloureuse.

— Emportez-les au grand air, dit Manuela, emportez-les vite; ne voyez-vous pas qu'elles meurent?..

M. Walrey se mit à rire; puis il interpella un contre-maître, lui adressant quelques questions sur ce qui s'était passé en son absence, et d'abord sur l'horrible accident arrivé l'avant-veille : un des hommes, brûlé grièvement, était hors d'état pour longtemps de reprendre son travail.

— Lui a-t-on envoyé le médecin? demanda M. Walrey.

— Oui, et madame a fait porter chez lui du linge, des provisions.

— Vous ferez bien d'aller voir ce pauvre diable, dit M. Walrey à Manuela; les soins dont se chargeait ma mère vous regardent maintenant.

— Je m'en acquitterai volontiers, répondit-elle. La charité doit avoir beaucoup à faire ici.

— Non pas la charité dans le sens d'aumône, ce serait trop; un certain esprit de justice et de bienveillance, voilà tout. Nous sommes des gens rudes et nous avons besoin d'être rudement menés. Je passe pour sévère parmi mes ouvriers et je tiens à garder cette réputation. On n'obtient rien d'eux si on ne leur impose pas. Il faudra que vous adoptiez ma manière de voir, ou bien mieux vaudrait ne point vous en mêler.

Manuela trouva que ce langage trahissait de la dureté : le chef d'une grande industrie a facilement l'air d'un tyran qui exploite et opprime ses sujets; on ne songe pas assez à la responsabilité qui pèse sur lui, à la difficulté de gouverner un peuple de travailleurs, presque toujours plus pénétré des devoirs du patron envers lui que de ses propres devoirs envers le patron.

Cependant Manuela, accompagnée d'un vieux chauffeur qui s'était réservé le droit de lui faire les honneurs de l'établissement, s'engageait dans le noir labyrinthe, suivie par le regard admiratif des ouvriers. L'apparition inattendue de la beauté éveille chez les plus grossiers un sentiment de plaisir délicat; cette fée, passant légère et gracieuse au milieu du tapage et de la fumée, réjouissait leurs yeux à la façon d'un rayon de soleil; le bruissement de sa robe de soie leur faisait l'effet d'une musique, et les parfums de violette qui s'en échappaient venaient les rafraîchir comme une brise du printemps.

— Ne dirait-on pas un joli petit oiseau? dit l'un des hommes. Elle voltige plutôt qu'elle ne marche. Regarde, est-ce qu'elle salit seulement sa bottine?

Le camarade auquel s'adressait cette réflexion ne répondit rien; il était pourtant plus attentif et surtout plus fortement impressionné que tous les autres. C'était un grand blond bien découplé, à la physionomie pensive, indolente et railleuse, qui réalisait l'idée qu'on se fait d'un bohème plutôt que d'un ouvrier. Sa barbe, où le peigne s'était évidemment promené avec complaisance, retombait en ondes cendrées sur une chemise bleue beaucoup plus propre que celles de ses voisins, et dont les manches, relevées jusqu'au coude, découvraient des bras solidement musclés, mais à peu près vierges des souillures du travail. Il s'était fait une coiffure originale du mouchoir rouge tordu autour de son front, et tenait, sans s'en ser-

vir, la barre de fer appelée ringard avec laquelle on brasse le métal fondu. Adossé à un pilier de fonte, il ne semblait préoccupé que de l'effet qu'il produisait, et qui vraiment était très pittoresque.

— Voilà Pierre-qui-roule en train de poser! dit un gamin qui, suspendu à une poulie, ouvrait et fermait le gueulard du fourneau à mesure que s'engouffraient dans cet orifice les lopins de fonte disposés en fagots.

Manuela pourtant ne prit pas garde à cette attitude savamment préparée; la fatuité de Pierre-qui-roule en souffrit sans doute. D'ordinaire les femmes le regardaient plutôt deux fois qu'une.

Ce bellâtre eut sa revanche. Manuela, tout entière aux explications que lui donnait son guide, était arrivée devant le creuset où s'opère l'affinage. Extérieurement on ne voit que la couche vitrifiée des scories qui s'écoulent dans le sable par des trous pratiqués à cet effet. La jeune femme approchait donc sans crainte, quand un souffle brûlant la fit reculer soudain. Le chauffeur avait ouvert sans l'avertir la porte derrière laquelle le fer tombe en une pluie blanche d'un éclat insoutenable, formant un flot qui grossit sous le vent des soufflets. Quiconque rencontre pour la première fois ce foyer furieux éprouve une insurmontable impression d'éblouissement qui va jusqu'au vertige. Manuela s'était rejetée en arrière, avec un cri d'effroi. Dans ce brusque mouvement, elle trébucha contre un amas de déchet et serait tombée si un bras ne l'eût saisie. Ce bras nu, tatoué à la poudre d'emblèmes galans, la retint plus longtemps peut-être qu'il n'eût été nécessaire pour la remettre debout; car, se dégageant, elle toisa celui qui était venu à son secours et ne lui adressa qu'un merci très bref.

Au même instant, M. Walrey, qui s'était attardé à donner des ordres dans une autre partie de la forge, accourut inquiet. Il avait entendu le cri de sa femme.

— Oh! ce n'est rien, expliqua le vieux chauffeur, madame a fait un faux pas, et l'Américain l'a empêchée de tomber.

— Figurez-vous, dit tout bas Manuela, que je connais cet homme. Je l'ai vu, il y a longtemps déjà, bien loin d'ici.

— L'Américain! bah?.. Il n'y a rien d'impossible à cela. Où n'est-il pas allé? Ce n'est pas pour rien que ses camarades l'ont surnommé Pierre-qui-roule.

— Un mauvais ouvrier, ajouta M. Walrey en s'éloignant avec sa femme, un songe-creux rongé d'ambitions, une brebis galeuse dans mon usine. Déjà il s'est fait renvoyer de toutes les autres, et je serai forcé probablement de suivre l'exemple général en le mettant dehors. S'il se bornait à ne rien faire! Mais il est dangereux, très dangereux. Sortons, voulez-vous? Il y a trop longtemps peut-être que nous sommes ici. Cette visite vous a fatiguée.

— Elle m'a intéressée beaucoup, répliqua Manuela.

Pendant ce temps, l'Américain disait au vieux chauffeur : — Elle m'a reconnu pourtant. Je l'ai bien vu.

— Voilà une idée, par exemple ! Quoi ! ce serait ta fameuse dame du bateau, elle, la femme du patron ? Toujours des aventures extraordinaires, cet Américain ! Mais celle-là comme les autres ne te mènera pas loin !

Le grand blond ne répondit que par un hochement de tête.

— Ma foi ! dit un jeune lamineur intervenant, le fait est qu'il a trouvé l'occasion tout de même de la prendre par la taille, une occasion que nous ne retrouverons jamais probablement, ni vous ni moi. Voilà ce que c'est que de flâner au lieu d'être à sa besogne, on en tire des profits.

— Oh ! tous les profits qu'on peut tirer de la flânerie, l'Américain les aura, dit en riant le vieux chauffeur.

— Il pense et il réfléchit plus qu'il ne flâne, père Sans-Peur, dit un des partisans de l'Américain, qui en comptait beaucoup dans la forge.

— Ne me défends donc pas, camarade, dit l'Américain avec amertume, c'est un crime pour nous autres que de penser, tu sais bien. Nous n'avons le droit de nous servir que d'un seul de nos outils : ces bras dont on abuse... Les brutes qui n'ont ni cœur ni cervelle en prennent leur parti, mais celui qui sent quelque chose là... — Il se frappa le front d'un geste superbe.

— Ce quelque chose t'aura terriblement gêné toute ta vie et te fera faire encore bien des sottises, dit le père Sans-Peur. Je te conseille de t'en débarrasser.

— De quel droit a-t-il cette femme ? s'écria, sans l'entendre, l'Américain avec une explosion de fureur théâtrale qui fit tressaillir toute la forge.

— Qui ?.. le patron ?

— De quel droit ce butor s'est-il emparé d'elle ?..

— Tiens ! au lieu de te la laisser peut-être ? Du droit de son argent, parbleu ! Les belles filles sont aux hommes riches.

— C'est vrai, fit Pierre-qui-roule avec un sombre dégoût, tout est à vendre. — Et comme il entamait contre l'argent démoralisateur, contre l'infâme capital, une tirade qui n'avait pas apparemment le mérite d'être neuve :

— Allons ! le voilà reparti, dit le père Sans-Peur. A votre besogne, vous autres ! N'imitez pas ce propre à rien qui ne sait que bien parler...

— Nous agirons, le temps venu, soyez tranquilles ! dit l'Américain d'un ton prophétique.

Quelques-uns tournèrent le dos en riant ; ils étaient faits à ses

menaces et à ses hâbleries, mais d'autres, parmi les plus jeunes surtout, continuèrent à l'écouter d'un air de respect, persuadés qu'il suffisait d'avoir la langue bien pendue, le mépris de son état et une haute idée de soi-même, pour être un grand esprit.

XII.

Quand ils furent sur le chemin du village qu'en sortant de l'usine elle avait demandé à visiter, Manuela fit parler son mari sur Pierre-qui-roule, dont elle apprit toute l'histoire.

— Je vous le répète, dit M. Walrey, c'est un vaurien, un esprit faux et perverti qui prend son orgueil démesuré pour une fierté honorable et ses convoitises pour autant de supériorités. La seule excuse que l'on puisse lui trouver est dans le sang dont il sort. Sa mère était une ouvrière de fabrique, sans mœurs, mais très jolie fille, il a hérité de sa figure; son père, un riche verrier, appartenant à une bonne famille de la province, ne l'a ni reconnu ni fait élever en rejetant cet abandon sur le dévergondage de la mère.

— Oui, interrompit Manuela, ce sont là de grandes excuses...

— Moins grandes que vous ne pouvez le supposer cependant, car il s'est trouvé pour recueillir la mère et l'enfant, comme c'est souvent le cas, un brave ouvrier, un camarade de mon père, parbleu!.. C'est pourquoi malgré tout, je donne encore au fils le moyen de gagner sa vie. Sans se laisser décourager par l'ingratitude de la misérable femme qu'il avait relevée de la boue, cet honnête homme a nourri le gamin, l'a éduqué après lui avoir donné son nom, un nom jusque-là estimé de tous, — ce drôle s'appelle Pierre Liéven en dehors de ses sobriquets. Il y a des gens chez lesquels le dévoûment est à l'état de maladie incurable; le pauvre père adoptif était de ceux-là. Par bonheur, il est mort à temps pour ne pas assister au résultat de ses soins : Pierre n'était encore qu'un mauvais apprenti, mais comme en revanche il aimait les livres, le bonhomme Liéven, toujours disposé à le défendre, avait coutume de dire : — Ce ne sera pourtant pas un paresseux; son intelligence porte plus haut que la forge, voilà tout. Il est toujours à étudier. — Au fond ses goûts d'étude le flattaient; sachant à peine lire lui-même, il s'occupait peu de ce que le jeune garçon apprenait dans les livres, et ce fut ainsi qu'il le laissa s'embarrasser l'esprit de toute sorte de rêveries socialistes dont il a été chercher la réalisation jusqu'en Amérique pour revenir ensuite les prêcher à nos ouvriers, qui s'empoisonnent ainsi de mauvaises doctrines. Une certaine éloquence naturelle le sert et lui permet de faire beaucoup de mal.

— Peut-être est-il de bonne foi, fit observer Manuela.

— Il l'est, je n'en doute pas, répondit M. Walrey, mais on devrait traiter de fous, et enfermer en conséquence, ces gens convaincus qui font accepter comme possibles par les esprits faibles des utopies, des absurdités. Au temps de l'enfance de Pierre Liéven, on rencontrait encore dans nos usines quelques vieux compagnons, Dévorans et autres, qui avaient fait leur tour de France et qui gardaient précieusement les derniers exemplaires de journaux et d'almanachs, débris du fonds de boutique de la librairie phalanstérienne. Pierre était attiré de leur côté, leur empruntait un fatras déjà passé de mode, se nourrissait d'idées fausses qu'il ne comprenait même pas, mais qui le charmaient. Il fut fouriériste quand personne ne l'était plus.

Manuela s'informa de ce que pouvait bien être un fouriériste, et M. Walrey lui donna le résumé ironique de cette doctrine vieillie, bien qu'elle serve encore de base à d'autres plus récentes et non moins dangereuses : régénération de l'espèce humaine, abolition du capital et de toutes les institutions sociales qui gênent le libre essor des passions, lesquelles ne peuvent avoir d'elles-mêmes rien de répréhensible et ne sont mauvaises que parce que des lois détestables viennent les contrarier.

Pierre Liéven avait en lui tout ce qu'il fallait pour goûter un pareil système, plus d'ardeur et de curiosité que de véritable intelligence, une imagination qui battait aisément la campagne, des appétits très exigeans, enfin une demi-science qui ne reculait devant aucune impossibilité. L'impossible arrête une fois pour toutes les esprits vraiment cultivés sur la pente qui les séduirait le plus, mais il ne fait que stimuler ceux qui n'ont rien appris que superficiellement; ceux-là gardent à leur insu le goût impérissable du merveilleux qui est propre aux divers degrés de l'ignorance et, ne l'admettant plus sous forme de religion parce que les philosophes qu'ils ont épelés tournent en ridicule tout ce que leur incrédulité traite de pratiques superstitieuses, ils ont besoin de se réfugier dans l'utopie. Les améliorations sociales les plus impraticables parurent donc toutes simples à Pierre Liéven; il ne les voulait pas progressives, mais soudaines et comme miraculeuses. Le jour où il eut découvert que l'humanité était faite pour le bonheur, il s'en tint à cet article de foi. Or le bonheur comme il le comprenait résidait tout entier dans le dédain d'un travail manuel, lourd, grossier, incompatible avec l'activité de la pensée, dans un certain ordre de jouissances, matérielles, bien que relativement raffinées. Il déifia son indolence, sa sensualité, ses insatiables aspirations vers le luxe et le plaisir.

Certes, le mal n'était pas dans la nature humaine, il était dans une société déplorablement organisée qu'il fallait réformer à tout prix plutôt que d'étouffer lâchement ses propres instincts. A la sa-

tisfaction bien incomplète de ces instincts prétendus légitimes, Pierre Liéven employa le petit héritage de l'homme généreux dont l'exemple et les bienfaits auraient dû l'empêcher de jamais nier la vertu; lorsque sa bourse fut vide, il fit ce que le père Liéven lui avait toujours interdit comme une lâcheté, il fit appel aux sentimens paternels du libertin qui l'avait jeté dans la vie. Cette démarche ne lui valut que des humiliations, et de ses souffrances personnelles il tira comme tant d'autres un motif de haineuse misanthropie. Il déclara la guerre, au nom de la justice, à tous ceux qui, possédant, ne partagent pas, comme si la misère générale l'eût sincèrement intéressé. Au fond, bien qu'il se persuadât le contraire, il ne se souciait que de la sienne.

Dérobant son dépit sous le manteau de l'orgueil, il déclara que la vieille Europe avait fait son temps, qu'il la laissait à la pourriture des choses mortes, qu'il allait chercher l'âge d'or sur le sol où M. Cabet a planté l'étendard victorieux du communisme démocratique rationnel. Et en effet il s'embarqua, n'emportant rien que ses insignes de franc-maçon. Mais le monde tout neuf vers lequel il s'élançait ne le contenta pas plus que ne l'avait fait l'ancien. Celles des sociétés communistes qui ont poussé des racines profondes aux États-Unis s'appuient sur le travail et sur une discipline si rigoureuse qu'elle efface toute individualité dans l'intérêt de l'ensemble. — Je ne me soumettrai pas, dit Liéven, à n'être ici, comme autrefois à l'usine, que l'un des rouages d'une machine.

Cette protestation était bien inutile. Avant même qu'il n'eût parlé de révolte, la communauté chassait prudemment cette fourmi fainéante inutile à la fourmilière, en lui faisant observer qu'avant de rien partager il fallait produire.

L'Icarie le retint bien quelque temps, parce que la liberté s'y joignait à l'égalité, mais, comme c'était en somme la liberté d'être misérable, cet expérimentateur ambitieux s'en lassa vite. Que des gueux fussent égaux, le beau succès! Ce qu'il voulait, c'était l'opulence pour tous, des palais, des plaisirs variés, le caprice, la fantaisie et l'enseignement supérieur pour tous. — Autrement à quoi bon s'expatrier? Il revint donc sans rien rapporter de ses voyages qu'une forte dose de jactance et de fanfaronnade, la conviction surtout plus grande que jamais qu'ayant tout vu et tout essayé il pouvait jouer un grand rôle. A cet effet, il se remit à déclamer de plus belle contre l'esclavage de l'ouvrier, l'oppression du travailleur par le maître et l'odieux système commercial qui a cours contre toute équité. En même temps il faisait accroire à son auditoire ébahi que les chemins mal entretenus dont il n'avait ramassé que la poussière étaient semés des émeraudes et des rubis de l'Eldorado. Peut-être ne se rendait-il pas compte de ses propres mensonges; à distance, toutes

choses prenaient à ses yeux un éblouissant prestige par la même raison qui lui faisait toujours maudire son sort présent.

Tandis que M. Walrey s'efforçait d'expliquer à sa femme ce caractère de rêveur et de mécontent, ils étaient arrivés devant le village qui, tout enfumé, s'élève du sol noir, tel qu'un groupe de champignons vénéneux, sur les bords grisâtres de la Sambre; une taverne basse où la bière jaillit d'un siphon pratiqué dans le comptoir, une terrasse treillissée de houblon en été, l'emplacement ordinaire du jeu de la crosse, ce *croquet* des Flamands, puis des files de petites maisons uniformes, économiquement bâties sur le même modèle; point d'église, rien qui parle à l'âme; ce n'est pas un village proprement dit, mais un hameau ou plutôt un faubourg, l'annexe sordide du haut fourneau, et tout autour la forge bruit et flamboie, les cheminées encroûtées de charbon interceptent la vue du ciel; rien de la gaîté des mœurs rurales : point de bétail, point de verdure, des rues au lieu de sentiers; toute cette population industrielle semble parquée comme dans un bagne où la vie se réduit au seul travail violent, sans trêve, contraire en effet à tous les instincts de la nature.

Un tel spectacle donnait presque raison aux plaintes, aux exigences de Pierre Liéven. — L'air qu'on respire ici doit être funeste aux cerveaux malades, dit Manuela.

— Je devine votre pensée, dit en riant M. Walrey; vous prenez le parti d'un garnement. Toutes les femmes sont ainsi, même les meilleures d'entre elles. Le mal les intéresse ou pique du moins leur curiosité, elles se font volontiers avocats du diable. Et pourquoi, s'il vous plaît, serait-on ici plus malheureux qu'ailleurs?

— Pardon si je vous choque, mais tous ces détails de la vie manufacturière, étouffée, casernée, me semblent repoussans!

— La vie des champs est plus pittoresque et plus gaie, je vous l'accorde; voyez les dessous cependant. Ces maisons si sales au dehors sont presque toutes bien tenues au dedans.

Pour toute réponse, Manuela désigna du doigt une porte ouverte qui ne laissait entrevoir qu'un grabat, un escabeau et un amas de loques immondes gardé par un chien maigre à la mine farouche.

— Vous me montrez un logis de garçon, parbleu! et vous tombez bien! la caverne de Pierre Liéven... Mais il a des pareils pour le désordre, j'en conviens, parmi ceux-là même qui valent mieux que lui... Songez donc, un homme qui s'est fatigué tout le jour ou même toute la nuit au métier avec lequel vous venez de faire connaissance n'est guère disposé en rentrant à mettre de la symétrie dans son intérieur; il se laisse tomber sur son lit et dort à poings fermés jusqu'à ce que la cloche le réveille. Tant pis pour les célibataires... — vous voyez comme je les traite depuis que je ne suis plus de

leur bande! — mais ceux qui ont pris la vie de la bonne façon, ceux qui ont une ménagère, n'en sont pas là. Et en général ils se marient. Rien ne repose, paraît-il, comme un enfant à embrasser sur le pas de sa porte. Et tenez, les marmots reviennent de l'école ;... ils sont tous propres avec leurs petites souquenilles noires, leurs doubles paires de bas et leurs sabots cirés. — Bonjour, marmaille! — Derrière ces vitres enfin, des vitres très claires qui ont un rideau blanc, ne voyez-vous pas des traces d'aisance, même de luxe, du superflu, regardez bien!

En effet, à toutes ces étroites croisées, encadrées de noir, souriait gaîment une fleur quelconque dans un pot de terre rouge, et cette petite fleur, tendrement soignée, voulait dire bien des choses consolantes et douces. Elle était le beau à côté de l'utile, elle était la poésie qui peut se glisser partout, même dans l'existence la plus morne, la plus déshéritée, grâce à cet effort humble et sublime qu'on appelle la bonne volonté, mais cette vaillante volonté d'être heureuse, Manuela ne l'avait point; elle ne devait jamais faire fleurir à sa fenêtre cette plante vivace et verdoyante nécessaire à notre joie intime, au contentement de notre entourage et qui caresse jusqu'au regard du passant, attiré malgré lui. Elle s'obstina donc à ne voir devant elle que le brouillard, la fumée, tout le mauvais côté du tableau. Quand elle rentra le soir, à l'heure où le feu des hauts fourneaux commençait à éclairer la nuit sans étoile, il lui semblait que la machine qui incessamment gronde dans ces parages, la grande machine dont Pierre Liéven souffrait de n'être que l'une des pièces les plus infimes et que M. Walrey exaltait audessus de tout comme un victorieux instrument de lutte, de production, de richesse, l'avait saisie dans son engrenage et la broyait sans merci.

XIII.

L'homme le moins égoïste arrive difficilement à comprendre que la femme qu'il aime, par laquelle il est heureux, ne partage pas l'amour qu'elle lui inspire et le bonheur qu'elle lui donne. Il fallut plusieurs mois à Francis Walrey pour s'apercevoir que Manuela ne s'habituait pas à sa vie nouvelle. Mme Walrey fut plus clairvoyante. Chaque jour, de nouvelles observations venaient ajouter chez elle à une désolante certitude : Manuela s'ennuyait, languissait, ne s'intéressait à rien de ce qui eût pu remplir les heures qu'elle trouvait évidemment trop longues. Du reste elle était avec sa bellemère d'une douceur parfaite, d'une docilité presque enfantine. Tout cela ne réussissait pas cependant à lui concilier l'affection de Mme Walrey, quelque effort que fît pour l'aimer cette excellente femme. Elles étaient d'espèces trop différentes, un abîme mystérieux

les séparait. Il existe certaine légende d'ondine amenée sous le toit de chaume d'un jeune chasseur, qui l'a prise pour une pauvre fille sans asile; bientôt la grand'mère de l'époux découvre avec épouvante que cette belle inconnue est d'espèce surnaturelle, inconsciemment perfide comme les eaux vertes d'où elle sort; elle a l'imprudence d'avertir son fils, et ce jour-là l'ondine disparaît, emportant avec elle toute la joie du logis. Les sentimens de Mme Walrey ne peuvent se comparer qu'à ceux de l'aïeule du vieux conte; auprès de l'étrangère qui s'était immiscée dans sa famille, elle n'osait avancer qu'avec précaution sur un terrain glissant et incertain, elle la contemplait, méfiante, comme si elle eût craint de voir soudain des ailes de cygne pousser à ses épaules et l'emporter bien loin, ainsi qu'il arriva pour la nymphe païenne; mais là s'arrêtait l'analogie : la belle-mère cachait au plus profond d'elle-même le secret qu'elle avait cru surprendre. — Pourvu, pensait-elle, que Francis ne s'en doute jamais! Sa femme, hélas! a le mal du pays! — Mme Walrey appelait « mal du pays » tous les regrets, toutes les mélancolies, se souvenant que, jeune fille, on l'avait envoyée chez des parens, près d'Anvers, une jolie campagne pourtant, et qu'elle y avait pris une humeur noire du même genre; mais alors ce n'était pas sans de bonnes raisons : elle se sentait loin de ses parens, de son prétendu... tandis que le pays d'un mari devient si vite le vôtre! Tout ce qui est à celui qu'on aime doit vous paraître aimable. N'aimait-elle donc pas Francis autant qu'il l'aurait fallu? Cette pensée horrible tombait sur le cœur de la pauvre mère avec une pesanteur de plomb. Elle la repoussait : « Non, ce ne peut être cela. Elle n'a pas encore pris le goût de ses nouveaux devoirs. Comptons sur le temps... » Mais le temps en s'écoulant n'amenait rien qu'un redoublement de tristesse.

Walrey lui-même finit par s'apercevoir que sa femme n'offrait plus qu'une lointaine ressemblance avec la jeune fille dont il était devenu si subitement amoureux. A Paris, Manuela était tout autre; elle avait plus de spontanéité, elle semblait vivre pour son propre compte, tandis que, dans cette soumission passive qu'elle montrait maintenant, il y avait quelque chose d'indifférent et de découragé qui le glaçait. Sans doute le mariage modifie les caractères, mais pas à ce point ordinairement. Il ne s'alarma pas comme le faisait sa mère; mais il se dit : « S'ennuierait-elle? Je ne m'occupe pas assez assidûment de la distraire. Chez sa tante, elle était entourée de monde. » Et il la conduisit plus souvent à la ville voisine, où d'abord elle n'allait guère que le dimanche pour la messe. Malheureusement la ville n'était pas beaucoup moins triste que l'usine; qu'on se figure une petite place de guerre éprouvée par plus d'un siége et ceinte de fortifications du temps de Vauban qui n'ont point l'aspect pittoresque des créneaux

du moyen âge. Ce chemin couvert avec ses escarpes et contrescarpes, ses places saillantes et rentrantes, ses rampes, ses embrasures et ses traverses, se fond insensiblement dans le paysage plat et monotone aux collines basses, droites comme des talus et tapissées de verdure pâle. Des poternes, des ponts-levis donnent accès dans un réseau entremêlé de casernes et de fabriques bordant des rues froides et noires. Le dimanche, quand les dames indigènes ont fini d'exhiber leurs toilettes sur la place de l'église, elles n'ont d'autre ressource que la promenade des fortifications où quelques bancs de bois peint s'étagent sur le glacis. Aussi prennent-elles bon gré, mal gré des habitudes sédentaires; chacune met sa gloire dans un intérieur bien réglé où règnent l'abondance et le confort. Manuela fut conduite dans ces maisons de riches filateurs, brasseurs, tanneurs, raffineurs, qui composent l'élite d'une société exclusivement bourgeoise; elle y admira de grandes vertus de famille, une simplicité louable, une parfaite bonhomie, et s'y ennuya prodigieusement. Le salon de Mme de Clairac lui avait donné l'habitude, le besoin de l'esprit.

Elle répondait avec reconnaissance à un accueil bienveillant, distribuait des invitations pour complaire à son mari, puis s'en allait avec le soulagement qu'on éprouve après une corvée accomplie, laissant ses hôtes un peu déconcertés et perplexes; la nouvelle venue n'était pas des leurs, ils le sentaient bien avec cette sagacité qui ne manque pas à quiconque n'est jamais sorti du cercle des devoirs pratiques de son état et du commerce de ses pareils. Pour eux aussi, c'était l'ondine avec laquelle ils n'avaient rien de commun, un être séduisant, mais de nature étrangère, qui inspirait à la fois l'admiration et la curiosité, sans mélange toutefois d'expansion ni de sympathie.

Walrey constata l'espèce d'isolement où on laissait sa femme. — Ce sont, pensa-t-il, ses supériorités de toute sorte qui étonnent et qui imposent. — Pour attirer autour d'elle les dames du voisinage, il imagina de donner des dîners, des fêtes. Un grand bal, dont on parle encore dans le pays, mit le comble à la réputation d'élégance et de beauté de Mme Walrey la jeune; mais, tous ces plaisirs paraissant fatiguer Manuela plutôt qu'ils ne l'amusaient, le pauvre mari craignit tout de bon de ne pouvoir réussir à lui créer un genre de vie qui la satisfît pleinement. — Que peut-elle désirer? se demandait-il.

Elle avait tout ce que l'argent peut donner, et Walrey tenait l'argent en estime comme font tous ceux qui ont pris la peine de le gagner eux-mêmes; elle était adorée d'un mari dont l'âge différait trop du sien, sans doute, mais qui se sentait jeune de cœur comme à vingt ans. D'ailleurs elle l'avait épousé librement sans con-

trainte..., donc il ne lui déplaisait pas,... et cependant il y avait entre eux quelque chose d'insurmontable.

Francis Walrey entra dans un ordre de réflexions pénibles qu'il eut soin de cacher à sa mère, comme sa mère lui cachait les siennes; il se disait : — En me mariant, j'ai agi pour la première fois sans la consulter, pour la première fois aussi je n'ai pensé qu'à mon propre bonheur. Il faut que la chère femme croie du moins que ce bonheur est sans nuage...

Enfin le nuage s'envola, il crut avoir la clé de ce qui faisait son supplice. Tous les matins, Manuela attendait l'heure du courrier avec une impatience visible; à la vue d'une lettre de sa tante ou de ses cousines, elle changeait de couleur, et c'était toujours d'une main tremblante d'anxiété ou de joie qu'elle brisait le cachet : — Mon Dieu! songea M. Walrey, après avoir fait plusieurs fois cette remarque, pourquoi me suis-je tant creusé la tête? Elle regrette ces parentes si bonnes et si dévouées, voilà tout; elle souffre de ne plus les voir. C'est un sentiment bien naturel... Je ne puis avoir la prétention de tout remplacer.

Manuela cependant dévorait les lettres avec le vague espoir d'y lire incidemment un nom qui ne s'y trouvait jamais; puis elle redevenait pâle et pensive. Quand sa belle-mère s'informait des « nouvelles de Paris, » elle lui tendait avec insouciance cette feuille qui pour elle désormais n'avait aucun prix, et Mme Walrey, qui déchiffrait difficilement l'écriture anglaise des belles dames, ânonnait à travers ses lunettes les protestations plus gracieuses que sincères d'une amitié qui n'avait jamais été aussi démonstrative que dans l'absence, — mille promesses de rendre visite à Manuela, mille prières pour l'attirer auparavant à Paris, ne fût-ce que quelques jours.

— Comme ces chères dames vous aiment! s'écriait Mme Walrey émerveillée.

Tant de perspicacité faisait sourire Manuela.

Un jour son mari lui dit : — Elles nous invitent toujours si instamment!.. Ce voyage vous ferait-il plaisir? Dites, voulez-vous aller à Paris?

Elle rougit et pâlit avec un mélange de désir, de joie et de terreur qui l'effraya elle-même. Paris, pour elle, c'était lui, l'ingrat que son honneur, sa dignité, le soin de son repos, lui défendaient de jamais revoir.

— Nous irons au printemps, ma chérie, dit M. Walrey en caressant les cheveux de sa femme de sa large main.

Elle prit cette main et, sans savoir ce qu'elle faisait, la porta vivement à ses lèvres par un élan de folle et criminelle reconnaissance qu'il prit pour un élan de tendresse, le premier...

— Que ne disiez-vous que c'était cela? murmura-t-il en l'embrassant à son tour. Je ne souhaite que ce qui peut vous être agréable, mais il faut m'ouvrir franchement votre cœur, voyez-vous... Je ne suis qu'un rustre... Je ne sais pas deviner.

Cette confiance si naïvement exprimée l'accabla de honte. — Non, se dit-elle, je ne veux pas, je ne veux pas... — Mais quelque chose en elle de plus fort qu'elle-même voulait et se réjouissait. Cette promesse d'aller à Paris lui remit des roses aux joues et un sourire aux lèvres; la porte au-delà de laquelle il n'est plus d'espérance s'était rouverte à l'improviste, la plante desséchée avait reçu la rosée qui, pour renaître, lui était nécessaire.

— Croirais-tu, dit à quelque temps de là Mme Walrey à son fils, qu'elle m'a aidée à faire des jambons, et très adroitement encore !

— Elle chantait hier dans sa chambre quand je suis rentré, repartit gaîment Francis, elle chantait comme une vraie fauvette. Je ne savais pas qu'elle pût chanter ainsi. La maison en était toute transformée.

N'osant rien déduire de cette double constatation, dans la crainte de s'avouer mutuellement leurs inquiétudes passées, la mère et le fils se serrèrent la main en silence.

Ils n'étaient pas seuls à observer Manuela. Une troisième personne suivait tous les mouvemens de la jeune femme d'un regard non moins attentif et non moins intéressé ; son perpétuel espionnage avait même le caractère d'une obsession.

Quand, aux premiers jours de son mariage, Manuela, le front collé contre les vitres, essuyait une larme en feignant de regarder, à travers le rideau presque ininterrompu des cheminées, quelque barque de marchandises glisser sur la Sambre, il y avait toujours là dehors, comme à l'affût, deux yeux brûlans, les yeux de Pierre Liéven qui surprenaient cette larme et la buvaient avec délices ; tout n'était donc pas joie dans la demeure des riches, il manquait donc quelque chose à cette femme qu'il avait aimée le premier, avant celui qui la possédait maintenant et qui ne savait pas la rendre heureuse !

Manuela ne pouvait sortir sans rencontrer sous ses pas ce lazzarone d'usine. Passait-elle en voiture, l'Américain, qui avait lu presque autant de mauvais romans que d'élucubrations communistes, appelait de tous ses vœux un accident qui permît de lui sauver la vie, d'acquérir un droit quelconque à sa reconnaissance, de se faire seulement remarquer par elle une fois de plus. Il contait fleurettes à la femme de chambre, accorte d'ailleurs, et dont un plus grand seigneur que lui aurait pu se contenter, afin d'avoir les secrets de la maîtresse, mille détails intimes sur son compte. Un matin, il faillit se laisser prendre enjambant le balcon de la

salle à manger pour déposer auprès de l'assiette de Manuela une fleur rare, véritable joyau de serre chaude qu'il avait achetée en ville sur son salaire. Blotti contre la fenêtre, il guettait sa surprise; il lui vit faire un geste qui signifiait : — D'où peut venir ceci? — puis un autre non moins facile à traduire : — N'importe! je n'y résiste pas... — Et la fleur fut piquée comme une étoile d'argent dans les cheveux noirs. Il sembla au pauvre Pierre-qui-roule que, par ce seul mouvement, la souveraine de son cœur l'eût élevé jusqu'à elle. Il marcha dans les nuées, orgueilleusement isolé de ses camarades, pendant toute une semaine. Les moindres actes de Manuela le préoccupaient uniquement; il quittait son travail vingt fois par jour pour courir observer les ombres qui effleuraient le rideau de sa chambre. Ce rideau blanc était le point aimanté qui l'attirait sans cesse et derrière lequel son imagination créait des paradis inaccessibles. — L'Américain aurait-il bu ? disaient ses camarades en remarquant la stupeur où il restait plongé jusqu'à ce qu'une explosion de rage sans motif apparent l'en fît sortir. — C'était de l'ivresse, en effet, bien que le vin n'y eût point de part.

Quand les volets de la maison se fermaient entourant ses hôtes de mystère, il semblait à Pierre Liéven qu'on l'exilât impitoyablement; il dut lutter avec énergie contre la tentation sans cesse renaissante de mettre le feu aux murs qui le séparaient du bien qu'il convoitait par-dessus tout, pour l'emporter à travers les flammes. Un amant, grand d'Espagne, dont le bon La Fontaine trouve l'âme « plus grande encore que folle, » se permit jadis cette extravagance, qui passa pour une prouesse de haute galanterie; mais, accomplie de nos jours par un ouvrier forgeron, il est probable que la même galanterie conduirait droit aux travaux forcés son auteur qualifié d'incendiaire. L'Américain y réfléchit à temps. Cette envie sauvage faillit être cependant plus forte que sa volonté la nuit du fameux bal donné par les Walrey. La maison avait un air de fête vraiment provocateur, elle était toute constellée de lumières, toute remplie de musique. Des voitures échouaient l'une après l'autre au bas du perron amenant des invitées en grande toilette, au sujet desquelles les ouvriers curieux, groupés sur le chemin et dans la cour, échangeaient des réflexions qui parfois ressemblaient à des lazzis. Ces gens s'amusaient fort du défilé dont ils étaient témoins; seul, parmi eux, Pierre Liéven restait sombre. Ses ambitions envieuses, ses vanités blessées se confondaient à cette heure avec le sentiment excessif des droits de la pauvre humanité dont il était une parcelle souffrante, insensée ; il haïssait Walrey comme jamais il ne l'avait haï. — Son père n'était rien de plus que le père Liéven, se disait-il. Pourquoi ne suis-je pas à sa place? Pourquoi ce qui est à lui ne m'appartient-il pas? Parce que dans

le partage inique des biens de ce monde, il a eu la chance et que moi, j'ai eu le guignon.

Il pénétra dans le vestibule hardiment et plongea un regard avide dans le salon où l'on dansait. D'abord la clarté des candélabres l'éblouit, puis cet éclat même fut effacé par la vue d'une foule de femmes, toutes en velours, en satin, en dentelles, les épaules découvertes... Des fumées brutales montèrent au cerveau de cet homme jeune et dévoré de passions inassouvies. D'autres hommes, moins bien faits que lui pour la plupart, assez lourds et vulgaires en général, faisaient leur cour à ces houris, — les plus laides des dames de la ville étaient des houris aux yeux d'un Liéven sous leurs guirlandes et leurs falbalas; — des couples emportés par la valse glissaient devant l'embrasure où il s'effaçait de son mieux. Un pli de gaze légère, un ruban qui voltigeait venait l'effleurer, des parfums capiteux lui donnaient le vertige.

— Et dire, grondait-il entre ses dents serrées, dire que ces bourgeois-là n'ont sur moi qu'une supériorité,... leur habit noir! Je le porterais mieux qu'aucun d'eux!

Pour être correctement vêtu d'un frac, le bras passé autour d'une de ces tailles souples qui s'abandonnaient, il eût joué sa tête. Soudain il l'aperçut, elle, celle qui, selon lui, résumait en sa personne toutes les jouissances de ce monde. On ne sait pas ce que peut éprouver un homme du peuple devant ce qui est pour d'autres, pour les initiés aux usages, à la mode, une toilette de bal tout simplement, devant ce qui pour lui est la nudité triomphante. Jamais dans ses hallucinations les plus téméraires, Pierre n'eût osé évoquer sous cet aspect la figure de sa maîtresse imaginaire.

Elle passait ainsi néanmoins au milieu du cercle nombreux qui s'ouvrait devant elle, sans voiles, le front couronné de roses, le cou chargé de diamans, un éventail plié à la main, sereine et tranquille, avec tous les insignes de cette royauté mondaine dont le cœur le plus rebelle à toutes les tyrannies subit le prestige. Liéven faillit pousser un cri, puis il lui sembla que ce petit pied chaussé de satin se posait sur sa nuque et le retenait là terrassé comme un esclave. Un des cavaliers vint s'incliner devant elle, l'inviter à danser sans doute?.. Oui, elle fit signe de la tête qu'elle acceptait, et il l'enlaça aussitôt pour se perdre avec elle dans le tourbillon rhythmé de la valse. Elle tourna si près de l'Américain que celui-ci sentit son souffle, la chaleur de son bras nu; ce fut rapide comme l'éclair. Il chancela, puis, se sentant prêt à faire quelque esclandre, à se jeter sur elle, à l'emporter, épouvanté de lui-même, il s'élança dehors sans savoir s'il allait se précipiter dans la Sambre pour mettre fin aux maux qu'il endurait, ou chercher une arme pour tuer ceux qui osaient la toucher sous ses yeux.

Jusqu'à l'aube, il se traîna sur les bords fangeux de la rivière, trempé par une pluie glaciale, fuyant le bruit de l'orchestre, les deux mains à ses oreilles, gesticulant, déclamant, criant : — Non! il n'y a pas de justice, il n'y a pas de Dieu! tout est à détruire, tout est à refaire! — S'il eût tenu la foudre, il ne fût rien resté au bout d'une seconde de l'insolente prospérité des Walrey.

Certes il était fou, d'une méchante folie, mais il faut avoir pitié peut-être de celui-là, quel qu'il soit, qui, par une nuit pareille, erre dénué de tout à deux pas de la joie des autres, irrité contre cette joie comme il le serait contre un outrage, tout seul, en compagnie des démons de l'envie, de la haine, l'âme et la chair tenaillées d'un désir furieux, insensé, dévorant, qu'une illusion funeste lui fait appeller de l'amour.

XIV.

Le printemps était venu, bien qu'il ne donnât encore que des signes bien faibles de son retour dans ces pays du nord : les journées plus longues, le ciel plus clair, quelques chants d'oiseaux sur les branches qui bourgeonnaient à peine.

Par une tiède après-midi, Manuela sortit à pied, contre son habitude. Elle sortit presque furtivement, et, sur le seuil du jardin, regarda autour d'elle à plusieurs reprises pour bien s'assurer que personne ne la suivait, avant de se décider à prendre le chemin de la ville; ce qui n'empêcha pas l'Américain de partir sur ses pas, dix minutes plus tard, avec une intention non moins arrêtée que la sienne. Elle ne pouvait rien faire sans qu'il le vît ou sans qu'il le devinât.

Manuela suivit le cours de la Sambre dont les rives herbues prenaient depuis peu une teinte plus fraîche; elle passa sous la poterne obscure qui précède une rue rapide et mal pavée, conduisant des fortifications à la grande place. Arrivée là, elle se dirigea sans hésiter, mais d'un pas ému, comme une femme qui court à quelque rendez-vous coupable, pressée par une impulsion contre laquelle il lui est devenu impossible de se défendre, vers certaine librairie voisine de l'église. C'est la seule qui soit dans la ville, et elle suffit amplement aux besoins de la population, qui ne trouve que rarement le temps de lire; l'étalage est composé en grande partie de romans vieillis dont les noms, s'ils ont jamais été connus, sont depuis longtemps oubliés dans des régions plus civilisées; leurs couvertures pâles et poudreuses attestent le long et inutile séjour qu'ils ont fait au milieu des images de piété, des almanachs, des objets de papeterie plus souvent renouvelés.

Toutefois, le dimanche précédent, à la sortie de la messe, Manuela avait aperçu au milieu de ces livres, dont elle connaissait trop la physionomie peu engageante, un volume plus neuf et de meilleure mine; en province, la moindre nouveauté frappe l'attention du passant;... elle avait regardé, c'était le dernier ouvrage de Maurice Morton, qu'elle ne connaissait pas encore. Cet in-18 bleu d'azur avait depuis hanté sa pensée, comme le fruit défendu put hanter la pensée d'Ève. La nuit, il venait se poser à son chevet, il ouvrait, avec un bruissement qui la faisait tressaillir, ses pages blanches où se détachait, au lieu de texte, un portrait, toujours le portrait de Maurice, et elle ne se lassait pas de tourner les feuillets, sachant pourtant d'avance qu'elle ne trouverait que cette image. A son réveil, elle se disait : — Qu'a-t-il bien pu écrire? — en se remémorant, l'un après l'autre, tels sujets dont il lui avait parlé autrefois et toujours elle essayait de pénétrer ce roman, quitte à en composer toujours un autre qui était le sien, celui qu'elle avait rêvé, mais qui ne s'était pas accompli. Ce supplice plein de charmes poignans dura plusieurs jours, puis enfin Manuela se dit : — Je ne rappellerai jamais à mon mari la promesse qu'il m'a faite de m'emmener à Paris; il n'en parle plus. Puisque nous n'irons pas, n'ai-je pas droit à un dédommagement... innocent, ajoutait-elle, tout à fait innocent, et qu'il serait le premier à me permettre?

La question ainsi posée fut vite résolue. Ses pieds portèrent malgré elle son âme encore récalcitrante vers le danger qu'elle ne voulait pas nommer de ce nom parce qu'il n'était pas un danger matériel. Pourquoi donc cependant se cachait-elle? pourquoi, quand elle tint sa proie, l'emporta-t-elle si vite? Le libraire dut courir après elle pour lui rendre la monnaie d'une pièce d'or jetée sur le comptoir. Et maintenant que Maurice était là, serré tout près de son cœur, où s'en irait-elle avec lui? Dans la triste maison des Walrey, qu'on appelait la sienne? Non, une répugnance irraisonnée, mais invincible, l'en empêchait; il lui semblait que le noir horizon de l'usine jetterait son ombre désenchantante sur cette lecture. Tournant le dos à la ville, à l'interminable rangée des fabriques, aux faubourgs populeux où fumaient les fourneaux, où grinçaient les métiers, elle s'enfonça au hasard dans une partie de la campagne qu'elle ne connaissait pas encore et qu'avait épargnée le régime industriel.

Les faibles ondulations de la plaine admirablement cultivée étaient revêtues d'un tapis de naissante verdure qui, moiré par l'humidité, se déroulait à perte de vue, sans qu'aucun accident interrompît sa monotonie. De rares bouquets d'arbres poussaient leurs premières feuilles frileuses avec une lenteur, une prudence

toute flamande, se méfiant sans doute des imminentes gelées; mais les haies en fleur répandaient dans l'air des senteurs amères, mais le soleil dardait à de rares intervalles un rapide sourire que lui renvoyait la surface des prés, plane comme celle d'un étang et dont les tons détrempés donnaient aussi l'idée de marécages.

Après avoir marché longtemps pour trouver quelque retraite plus favorable qu'elle ne réussit pas à découvrir, Manuela s'assit, fatiguée, au bord d'un fossé, derrière un écran d'épine noire qui devait la protéger contre la curiosité des passans, et, tirant le livre des plis de son manteau, elle s'y plongea, hélas! à cœur perdu. O magie subtile d'un art qui supprime les distances et le temps, qui endort la raison, qui égare la conscience, qui efface d'un trait la vie réelle en ravissant l'imagination trompée, mais heureuse, dans les nuages d'or de la fiction! Elle ne croyait pas lire, elle était avec lui, chez Mme de Clairac, à Saint-Cloud, au théâtre... Toutes ces choses ingénieuses ou tendres, paradoxales ou entraînantes, pétillemens de l'esprit, épanchemens du cœur, elle les avait entendues souvent, car « l'artiste aime expérimenter ses effets dans l'intimité avant d'affronter le public, » avait dit Mme de Clairac; mais de ce mot cruel Manuela ne se souvenait plus, elle avait oublié tout ce qui eût pu la préserver de cette chère folie, cherchée, subie avec délices. Pour la première fois depuis que son mariage l'avait fait échouer sur ce banc de charbon, elle causait avec un ami, écoutant, répondant, savourant la liberté des conversations familières, où chacun se répand tout entier à l'envi l'un de l'autre. Non, ce n'étaient pas là des mots imprimés; la voix même de Maurice les prononçait à son oreille. Ceux qui. après un long séjour en pays étranger ont enfin recueilli comme une note incomparablement mélodieuse le premier son de leur langue maternelle, la seule qu'ils comprennent, se rendront compte de ses impressions. Manuela s'éveillait comme la Belle au Bois dormant d'une torpeur dont n'avait pu la tirer aucune des preuves de tendresse, quelque sincères, quelque touchantes qu'elles fussent, de ce mari qui n'avait d'autre tort que de n'être pas le poète, le prince! Elle renaissait à la vie et même à quelque chose de plus.

Dans la jeunesse, l'imagination est certainement notre principale faculté. Quand elle s'éteint, nous cessons d'être, pour ainsi dire. Pendant un sommeil de près de six mois, autant de siècles, celle de Manuela était restée sans aliment; comme elle réparait cette abstinence! comme elle appelait, comme elle retenait autour d'elle tous les fantômes d'espérance, d'amour, d'idéale félicité qui l'avaient fuie si longtemps! Tout à coup cependant ils disparurent dans l'ombre croissante qui couvrait les pages du livre d'où ils avaient surgi; depuis près d'une heure, Manuela ne les entrevoyait

plus qu'à travers une sorte de crépuscule où se brouillait le sens des mots; elle s'acharnait néanmoins à les poursuivre et les ressaisissait encore, de plus en plus confus, effacés, inintelligibles, il est vrai,... mais cette fois c'en était fait; tout devenait ténèbres autour d'elle. Manuela releva la tête par un mouvement d'impatience et de défi; quelle fut sa surprise en se retrouvant dans un champ labouré de Flandre, au bord d'un fossé! Les ombres, trop réelles, étaient celles du soir, un frisson qui secoua tous ses membres vint l'aider à s'en convaincre; il faisait froid, la nuit tombait, et elle était sur un chemin écarté, loin de chez elle. Ce fut comme une douche d'eau glacée projetée sur son délire, qui se dissipa brusquement, faisant place à l'inquiétude.

Elle essaya de s'orienter, mais le désert n'est pas plus uniforme que cette grande plaine absolument unie, coupée de haies et de sentiers qui se ressemblent tous.

Manuela s'était assise à l'angle où deux chemins se rencontrent, elle ne se rappelait plus s'il fallait prendre à droite ou à gauche. Aucune maison n'était visible. Elle suivit au hasard l'un des chemins qui se trouva être le plus mauvais : des ornières, des flaques d'eau l'arrêtaient à chaque pas; ses minces chaussures se tiraient péniblement de la terre grasse et détrempée; cependant l'obscurité augmentait, et avec elle la peur qu'une femme ne peut manquer d'éprouver à pareille heure sur un chemin désert, dont les détours lui sont inconnus. Parfois il lui semblait entendre un frôlement de l'autre côté de la haie qu'elle longeait; son cœur battait à coups redoublés; elle prêtait l'oreille, puis pressait le pas, au point d'être forcée quelques minutes après de s'arrêter essoufflée. Elle ne se trompait point, on marchait derrière elle, et tout à coup une voix d'homme s'éleva dans le silence. — Vous tournez le dos à l'usine, madame.

L'avertissement était obligeant en somme, la voix ne trahissait pas de mauvaises intentions, et celui qui parlait devait la connaître, puisqu'il lui indiquait la direction de sa demeure avant qu'elle ne l'eût demandée. Elle se retourna, surprise, mais rassurée, pour reculer aussitôt, saisie de nouvelles terreurs. Le crépuscule n'était pas si épais qu'elle ne pût distinguer tout près d'elle la haute taille, la figure moqueuse et décidée de Pierre Liéven, dit l'Américain. Celui-ci vit l'effroi qu'il causait et n'en fut pas fâché; il lui eût été plus désagréable mille fois qu'elle l'interpellât sans crainte, comme le premier passant venu auquel on demande un renseignement.

— Vous êtes égarée, répéta-t-il, et vous risquez de vous perdre tout à fait si vous ne me permettez de vous reconduire, car la nuit sera sans lune, et il n'y a ni ferme, ni village sur cette route, qui n'est guère fréquentée.

Il se plaisait à augmenter sa frayeur; mais Manuela avait entendu

dire qu'en s'armant de sang-froid devant les animaux méchans on réussit parfois à les dompter; d'ailleurs en ce moment elle avait besoin de Pierre Liéven, bien qu'elle eût préféré tout autre guide.

— Je vous serai très obligée de vouloir bien me remettre sur mon chemin, lui dit-elle d'un air de calme et de douceur. Vous appartenez à l'usine, je crois?

— Je n'appartiens à rien ni à personne, répondit le communiste, apparemment choqué de l'expression qu'elle employait. Si fait, pourtant, reprit-il avec un sourire qui échappa à Manuela dans cette obscurité, j'appartiens à quelqu'un, je lui appartiens corps et âme, malgré moi, et je vous dirai qui, si bon vous semble;... mais j'imagine que vous ne vous en souciez guère?.. Il y a pourtant bien des choses que j'ai envie de vous conter.

— Le moment est mal choisi, repartit la jeune femme avec l'apparence de la tranquillité, quoiqu'elle se sentît menacée comme on peut l'être par un chien enragé ou par un fou. J'ai hâte de rentrer dîner.

— Vous rentrerez à temps;... l'usine n'est pas loin par la traverse. De ce côté... tout droit... Je marcherai devant vous.

Ils cheminèrent quelques minutes en silence, Pierre, secrètement intimidé malgré les provisions d'audace et d'éloquence qu'il avait faites; Manuela, uniquement attentive à ne pas offenser son dangereux conducteur par quelque nouvelle maladresse.

— Je vous ai fait peur, commença tout à coup l'Américain en se retournant. C'est naturel... on vous avait dit tant de mal de moi!

Elle jugea qu'une négation absolue le trouverait incrédule et répondit franchement : — Il est vrai que vous n'avez pas la réputation d'un très bon ouvrier, Pierre Liéven,... c'est votre nom, je crois?..

— Et quand les gens comme nous autres ne sont pas des bêtes de somme volontiers soumises au joug, il n'y a que du mal à en dire, n'est-ce pas? C'est votre avis aussi, madame?

— Je ne demande pas mieux que de penser tout le bien possible de ceux qui me rendent service, répliqua Manuela d'une façon évasive.

— Service? vous appelez un service... — Il se reprit et ajouta : — En autorisant un *monsieur* à vous accompagner, vous croiriez accorder une faveur, mais je ne suis qu'un pauvre manœuvre aux gages de votre mari...

Manuela, embarrassée, sentait qu'il eût fallu répondre et ne trouvait rien qui pût apaiser sans l'enhardir cette arrogante susceptibilité.

— Est-ce ma faute, continua Pierre-qui-roule, si je n'ai pas les sentimens de mon état? Je n'étais pas né pour souffler la forge et manier le ringard, je ne suis pas une pâte d'ouvrier, moi... On

vous l'a peut-être dit aussi... Je sors d'une race de gentilshommes,— il prononça ce mot d'un ton de sarcasme qui n'était pas sans mélange de vaniteuse emphase, — fils d'un gentilhomme verrier. Il y en a eu comme cela, madame, par privilége du roi.

Liéven se mit à rire. C'était un des signes de sa perversité qu'il aimât mieux parler du père selon la nature, qui l'avait abandonné, que du père selon la loi dont il portait le nom.

— Je déteste les priviléges, poursuivit-il au bout d'un instant, comme s'il eût été honteux de sa plate vantardise, si peu en rapport avec les opinions politiques que chacun lui connaissait, mais, voyez-vous, je crois que je m'accommoderais encore mieux des nobles que des bourgeois. Il est vrai que je les connais moins, mais enfin les nobles ont dans le sang quelque chose qui justifie leur dédain de nous autres; ils sont nés dans des palais. Depuis plusieurs siècles peut-être, ils se croisent les bras à ne rien faire, leurs filles sont belles comme des reines, belles à votre manière, et puis ce monde-là ne nous opprime pas en somme,... il ignore notre existence, voilà tout,... tandis que les bourgeois qui, hier encore, étaient nos pareils, se vengent sur nous d'une proche parenté qu'ils ne peuvent renier, et nous tirent notre sueur à coups de fouet pour s'en faire de l'argent. Ceux-là sont en réalité les frères armés contre leurs frères.

— Tout ouvrier laborieux a en lui le moyen de devenir bourgeois à son tour, dit Manuela, résolue à se renfermer dans le domaine des généralités. — Autour d'eux, la plaine s'étendait de plus en plus noire. Elle était à la merci de cet homme.

— Laborieux! laborieux! Eh! le labeur du cerveau ne vaut-il pas celui des mains, ou est-il donc, lui aussi, un privilége inaccessible aux pauvres? J'ai roulé, dans la tête d'ouvrier que voici, de grandes idées, de grands projets : la suppression de la misère par l'abolition de ces iniquités; la propriété, l'héritage; j'ai cherché le moyen de rendre tout le monde heureux sur une terre libre et renouvelée dont les fruits seraient à tous, j'ai médité la délivrance des miens comme on a vu des esclaves de courage et de génie le faire dans l'histoire...

— Je sais que vous avez étudié beaucoup, dit Manuela. — En somme, ce révolté l'étonnait et l'intéressait presque.

— Oui, j'ai tout lu, mais à quoi bon? Pour souffrir, pour m'isoler davantage! L'instruction que je me suis donnée me place au-dessus de ma classe sans m'en ouvrir une autre. Mes camarades ne sont plus à ma hauteur, mes patrons me détestent, et le sang que je tiens de mon père...

— Peut-être, interrompit Manuela, eussiez-vous pu vous faire,

grâce à votre intelligence exceptionnelle, une autre situation que celle de simple ouvrier, sans sortir cependant de votre classe?

— Oui, m'élever dans la hiérarchie de la servitude. Merci, cela ne m'a pas tenté. Je parlais du sang tout à l'heure... Il se moque des lois et des sacremens, lui, il est notre maître, il nous impose des goûts plus forts que nous. Est-ce ma faute, je le répète, si la forge n'est pas un milieu fait pour moi, si... Tenez, vous avouez qu'on vous a dit du mal de Pierre-qui-roule... Je n'ai pas de vices pourtant, je ne suis ni ivrogne, ni libertin, personne ne me voit au cabaret, et les filles me trouvent fier. Est-ce ma faute si le vin bleu me dégoûte, si je ne peux aimer que des duchesses, si...

— Ce chemin est décidément impraticable, s'écria Manuela, un vrai bourbier...

— Il est bien plus court que les autres. Voyez, la maison est à cent pas,... là-bas où flambent les fourneaux... Voulez-vous que je vous aide à marcher?.. Voulez-vous que je vous porte?

Il s'approchait avec un empressement qui effraya la jeune femme. Mieux valait le laisser citer à son aise Saint-Simon et le père Enfantin, Proudhon et Fourier, tous les conseillers pernicieux qui avaient dérangé sa pauvre cervelle, que de s'exposer à pareille aventure.

— Non, non, merci, dit-elle vivement en l'écartant du geste.

— Je vous fais horreur toujours, murmura-t-il. — Comme elle feignait de ne pas l'entendre, tout occupée à choisir dans le cloaque qu'elle traversait l'endroit où il était possible de poser le pied, — Je ne réussirai donc jamais à vous prouver que je ne suis pas un homme méchant, continua l'Américain, mais seulement un être malheureux, désespéré? Vous devriez comprendre pourtant la tristesse des autres, vous qui vous ennuyez si souvent, qui vous en allez lire, pleurer le long des chemins perdus, qui n'êtes pas non plus à votre place... — Il sentit à travers la nuit un regard hautain lui cingler le visage. — Pardon... Je ne voulais pas vous offenser... Je ne dois rien voir, rien comprendre; mais je suis à vous, laissez-moi vous le dire une fois, je suis tout à vous malgré vos mépris.

— Mes mépris?

Manuela n'eût pas relevé ce mot tout à l'heure dans la solitude des terres labourées, mais le bruit grossissant des marteaux la rassurait. Leur périlleux tête-à-tête allait cesser.

— Oui, rappelez-vous notre première rencontre sur ce bateau. De toutes les humiliations que j'ai reçues dans ma vie, celle-là, je vous jure, a été la plus pénible à supporter...

— Si je vous ai humilié, interrompit Manuela, c'était sans le vouloir, et j'en ai regret.

— Vous avez dit cela, madame, avec beaucoup de bonté. Votre voix valait encore mieux que vos paroles... Ah! la bonté! si l'on savait tout le bien qu'elle pourrait faire en ce monde où elle est si rare! Une parole généreuse, un regard seulement... quels remèdes pour celui qui souffre, quels encouragemens pour celui qu'a rebuté l'injustice!.. Tenez, madame, nous voici arrivés;.. que votre bon cœur vous inspire... Je suis un paria, je vous l'ai dit... mes pareils m'écoutent sans me comprendre, les autres me craignent et me repoussent. Peu m'importerait cependant, peu m'importe si vous avez pitié de moi... Je vous ai rendu ce soir un bien petit service, mais je me suis imposé un grand effort, un effort plus méritoire que vous ne pensez... J'avais un aveu à vous faire... un aveu que je ne vous ferai jamais, bien que mon secret m'étouffe; le respect l'a emporté, pourquoi reculez-vous encore? N'étions-nous pas seuls tout à l'heure, la nuit... Je pouvais vous dire tout ce que j'aurais voulu,.. et je n'ai pas voulu... J'ai broyé tout le temps mon cœur qui, lui, essayait de crier... Que ferez-vous pour me récompenser de cela?..

Ils étaient sous le mur du jardin, Manuela ne pouvait plus rien craindre; elle était émue cependant; cette prière passionnée, haletante, entrecoupée de sanglots, la touchait malgré elle, remuait dans son âme un sentiment de charité : elle eût voulu triompher de l'endurcissement de cette âme obscurcie, dévoyée, qui pour la première fois s'ouvrait et implorait.

— Je vous plains, dit-elle, je vous plains profondément... Que Dieu vous vienne en aide... Je voudrais qu'il fût en mon pouvoir de vous faire du bien...

Les lueurs intermittentes qui sortaient de la forge voisine éclairèrent le visage de Pierre Liéven contracté par une angoisse sans nom, et sa pitié s'accrut; elle se rappela que notre Maître à tous n'avait pas dédaigné de toucher le lépreux pour le guérir, elle crut naïvement à la vertu d'une marque de confiance et d'estime sur cette victime de l'orgueil ulcéré; elle lui tendit la main comme elle lui eût fait l'aumône, en répétant : — Adieu, merci... — Et déjà elle s'éloignait, mais le contact de cette main dégantée, volontairement mise dans la sienne, avait rendu fou l'Américain : il était tombé à genoux devant elle et couvrait sa robe de baisers impétueux : — Dieu! s'écriait-il, vous parlez de Dieu! c'est vous qui êtes Dieu... le seul que je connaisse, le seul à qui je croie, le seul que je servirai jamais. Pour la première fois je m'agenouille... c'est devant vous,... et je vais vous perdre encore!.. et je ne retrouverai plus cette heure qui vous livrait à moi, dont je n'ai pas profité, que je voudrais racheter de mon sang... pendant laquelle je n'ai pas su seulement vous dire que je vous aime!..

Manuela jeta un cri, repoussa violemment ce furieux et prit la fuite.

Rentrée dans le jardin, elle courait encore, se croyant menacée, poursuivie. Il lui fallut plusieurs jours pour surmonter l'impression qui lui restait de cette scène. Elle n'en parla pas cependant à son mari, se bornant à expliquer qu'elle s'était égarée en se promenant dans la campagne et qu'elle avait eu grand'peine à retrouver son chemin.

— N'allez pas recommencer pareille imprudence, dit M. Walrey. Vous risqueriez de faire quelque mauvaise rencontre.

XV.

Ce fut un reste de compassion qui décida Manuela à garder le silence sur l'aventure de grand chemin qui devait la dégoûter pour longtemps des promenades solitaires. Elle savait son mari plus courroucé que jamais contre l'Américain; cet hiver-là, un mauvais vent de révolte avait soufflé sur les fonderies et les manufactures du nord; des discussions de salaire étaient venues troubler le travail de la forge, et Pierre-qui-roule passait pour l'un des meneurs d'une coalition d'ouvriers à laquelle menaçait de répondre la coalition des patrons. Une sorte de club se réunissait sous les auspices de ce beau parleur; sa langue dorée y distillait les pires venins socialistes à l'abri du motif avoué, la rémunération du travail, qui pour lui n'était qu'un prétexte.

— Nous traversons une crise, dit en déjeunant M. Walrey, peu de jours après l'orageuse déclaration de Pierre-qui-roule à Manuela. Les journaux parlent de voies de fait déplorables qui se seraient produites à Roubaix. Mon Dieu ! je reconnais que les plaintes de nos ouvriers ne sont pas sans fondemens, mais ils ont pris le mauvais moyen pour se faire écouter; il faut, sous peine de compromettre notre autorité, tenir ferme et ne faire les concessions nécessaires que quand ils auront cédé eux-mêmes. Je ne dois pas m'absenter à la veille peut-être d'une guerre ouverte, d'une grève, vous m'entendez; impossible de vous conduire à Paris, comme je l'avais promis, ma chère.

Manuela fit un geste qui pouvait exprimer la résignation aussi bien que le regret.

— Votre femme est raisonnable, elle comprendra les graves considérations qui vous retiennent, Francis, dit Mme Walrey en posant affectueusement sa main ridée sur la blanche main de sa belle-fille.

— Mais, ma mère, ne pourrait-il se faire remplacer ici?

— Remplacer? quand il s'agit d'être plus que jamais, comme

me le disait ce matin le vieux Sans-Peur, l'ami de ses ouvriers? Un ami sévère aux heures comme celles-ci, mais un ami toujours, — prêt à la conciliation quand il la sent juste et possible. Qui donc le remplacerait dans cette tâche? Des surveillans, on en trouve, mais un second soi-même, à qui on laisse sa besogne... allons donc! Les patrons se déchargent trop souvent de leurs devoirs sur ces gens-là, qui se comportent de façon à faire haïr celui qu'ils représentent. N'est-ce pas, Francis? Il ne faut personne entre le patron et l'ouvrier. Ton père disait toujours cela...

— Je ne l'ai jamais oublié, ma mère; aussi je crois bien que, tant que je resterai à mon poste, nul ne bronchera, quelque bruit que fasse une poignée de drôles dont il est temps de débarrasser l'usine. Mais pourquoi Manuela serait-elle sacrifiée à ces soucis, qui ne la regardent pas en somme?

— Pèseront-ils tous sur son mari? interrompit Mme Walrey.

— Son mari est de force à les porter. — Et Walrey secoua d'un air de bonne humeur ses larges épaules. — Il les portera même plus facilement s'il pense qu'on ne s'en ressent pas trop autour de lui. Qu'est-ce qui vous empêche d'aller sans moi faire une petite visite à votre tante, Manuela? Je vous rejoindrai dès que je le pourrai; si je ne le puis pas, vous reviendrez un peu plus vite.

— Que vous êtes bon! s'écria Manuela en rougissant. — Refuser lui paraissait bien dur, et d'accepter elle avait honte.

— Voyons, dit M. Walrey à sa mère, il est assez juste qu'elle n'abandonne pas tout à fait sa famille. Nous tâcherons de n'être pas jaloux!

Mais la vieille dame continuait de pincer les lèvres; elle ne comprenait pas que l'on pût se résigner à laisser un mari seul aux prises avec une situation difficile, avec des dangers peut-être. Le journal mentionnait en détail les actes de violence, de destruction, commis à Roubaix. Elle prit la petite feuille locale et lut tout haut en accentuant chaque mot. Quand elle eut fini, elle darda un regard scrutateur sur Manuela. Celle-ci était visiblement agitée.

— Allons! dit Walrey, n'alarmez pas cette enfant. Je vous le répète, en restant à mon poste, j'évite la guerre.

Manuela faillit s'écrier : — J'y resterai avec vous! — Sa belle-mère attendait ce mot; son mari lui-même aurait été plus content que surpris si elle l'eût prononcé; mais elle s'en tint à répondre : — Vous m'offrez là une chose à laquelle je n'avais pas pensé, — d'un ton qui signifiait trop clairement : — Nous en reparlerons.

Mme Walrey laissa retomber ses paupières sur un coup d'œil désapprobateur, triste surtout; ses appréhensions s'étaient réalisées, Francis n'avait point décidément l'épouse fidèle et dévouée

qu'il lui aurait fallu. Certes les reproches qu'elle adressait au fond de son âme à Manuela, Manuela ne se les épargnait pas.

— Je me suis lâchement ménagé une porte de sortie, pensait-elle, pourquoi? quelle hâte ai-je donc d'aller à Paris? Serait-ce pour le revoir, grand Dieu! Mais sa vue me serait odieuse,... elle ne me ferait que du mal;... d'ailleurs il est presque toujours absent en cette saison. Je ne le verrais pas;... très probablement... très certainement je ne le verrais pas.... Ce n'est donc pas à cause de lui que je désire ce voyage. Quel plaisir cependant aurais-je à retrouver ma tante, et Marthe et Suzanne? Pourquoi laisser croire à Francis que je pense à elles, que je les aime? C'est de la duplicité... Moi qui ne mentais jamais! Allons! finissons-en avec cette fantaisie que je ne m'explique pas à moi-même!

Toutefois, quelques jours après, elle dit à son mari d'une voix câline :

— Quand donc m'enverriez-vous à Paris?

— Je pense qu'il ne vous plaira pas d'attendre l'été pour aller vous enfermer dans une ville, dit Francis, s'efforçant d'entrer dans ses intentions.

— Et, ajouta la jeune femme, nous sommes déjà en plein mois de mai.

A force de se torturer la conscience, elle était arrivée à penser : — Mais quels motifs absurdes vais-je donc chercher à ce qui est tout simplement une envie bien naturelle de changer de place? Ce pays est si maussade, et Paris au contraire,... c'est le plus joli moment de Paris...

Le lendemain M. Walrey la conduisait au chemin de fer, et l'installait avec sa femme de chambre dans un coupé dont il ne put se décider à redescendre qu'après que le sifflet du départ eut donné un premier avertissement.

— Vous m'écrirez tous les jours, répétait-il; amusez-vous, chérie, mais ne nous oubliez pas trop longtemps.

Jusqu'à la dernière minute, un douloureux scrupule tenailla le cœur de Manuela; dix fois elle fut tentée de sauter sur le quai de l'embarcadère en lui disant : — Remmenez-moi. — C'eût été généreux, c'eût été sage;... elle ne fut ni sage ni généreuse...

Mme Walrey était penchée à la fenêtre quand son fils revint tout seul, la tête basse, réfléchissant. Aussitôt qu'il l'aperçut, il se mit à sourire, mais trop tard;... elle l'avait vu prendre ce masque de gaîté. En entrant, il l'embrassa : — Eh bien! maman, eh bien! nous voilà donc encore une fois tout seuls ensemble comme autrefois...

Elle refoula une larme qui s'obstinait à couler... Rien n'était plus comme autrefois. Autrefois il ne cherchait pas ainsi une figure ab-

sente, dont ses yeux cependant ne pouvaient se passer, autour de cette table où l'on venait de servir le souper, — auquel par parenthèse il ne fit guère honneur; — autrefois il ne promenait pas ainsi des regards anxieux à travers la chambre comme si une porte en s'ouvrant allait laisser apparaître celle qu'il attendait, comme si dans le plafond, dans la muraille, il s'acharnait à découvrir la fente par laquelle sa joie s'était envolée.

— Vous vous rejoindrez bientôt, dit Mme Walrey après un long silence.

— Et jusque-là vous me restez, dit Francis enveloppant sa mère qui ne s'en plaignit pas, toute débile qu'elle fût, d'une de ces vigoureuses étreintes qu'il n'osait jamais infliger Manuela.

Il n'osa pas non plus lui écrire le vide affreux que lui laissait son absence, il n'osa confier au papier le mélange de touchans enfantillages et de viriles tendresses qui montaient du plus profond de son cœur jusqu'à sa plume. Jamais il n'avait écrit à une femme, il craignait de s'exprimer mal, d'être puéril, ridicule;... néanmoins elle avait tous les jours une lettre de lui, une lettre dans laquelle il croyait faire preuve de grande affection en ne la pressant pas de revenir, alors qu'il n'avait qu'une pensée dans l'âme... ce retour. Tant de gens réussissent à rendre admirablement ce qu'ils ne pensent pas et à en persuader les autres! Il est consolant et triste à la fois de se dire que le contraire peut aussi arriver. Le meilleur moment de la journée pour Francis Walrey était celui où il écrivait à sa femme; il ne se passait rien qu'il ne consignât dans ce rapport quotidien qui se terminait toujours par une promesse d'aller la retrouver aussitôt qu'il aurait achevé de réorganiser le travail de l'usine un instant interrompu; la grève était étouffée, il avait été à la fois très ferme et très clément, engageant ses ouvriers à formuler leurs griefs et réussissant à leur prouver que, s'ils le ruinaient, ils se ruineraient eux-mêmes. Des deux côtés, quelques concessions avaient été faites, les plus turbulens étaient venus à résipiscence, mais Walrey avait élagué impitoyablement certaines branches pourries, l'Américain entre autres, qui s'était montré d'une rare insolence, et que l'on s'accorderait dorénavant à chasser du pays comme un pestiféré, en lui refusant partout de l'ouvrage. Ses camarades eux-mêmes le redoutaient et le reniaient comme l'instigateur de leurs désordres et de leurs fautes.

Cette dernière nouvelle ne fut point relevée par Manuela. Elle ne parlait que d'elle-même, mettant son mari au courant de l'emploi de toutes ses journées avec une minutieuse exactitude, nommant toutes les personnes qu'elle voyait. Cette loyauté lui était facile; elle n'avait rien à cacher : Mme de Clairac et ses filles, après avoir

moins bien traité la petite parente pauvre tombée si malencontreusement à leur charge, rivalisaient de soins envers la riche, l'élégante Mme Francis Walrey, qui cette fois ne profitait de leur hospitalité qu'en passant. Quant à Morton, il était loin de Paris comme elle l'avait prévu. En apprenant qu'elle ne s'était pas trompée sur ce point, Manuela avait ressenti à la fois un certain repos d'esprit dont elle ne manqua pas de s'enorgueillir et une déception secrète qu'elle ne voulut pas s'avouer.

Bientôt cependant la jeune femme devint moins communicative, ses lettres n'avaient plus le même abandon, la même note franche; on y démêlait une sorte de gêne.

— Elles ne sont plus aussi jolies que les premières, dit naïvement Walrey qui avait l'habitude de les lire régulièrement à sa mère comme des chefs-d'œuvre de grâce et de gentillesse.

— C'est que le temps lui manque sans doute, d'ailleurs je ne trouve pas... elles sont plus courtes, voilà tout.

Un matin le facteur apporta, en même temps que l'épître quotidienne de Manuela, une enveloppe qui n'était ni parfumée, ni glacée, ni coquettement griffonnée à l'encre bleue, bref qui ne venait pas d'elle et qui cependant portait le timbre de Paris. Walrey l'ouvrit avec insouciance, puis tout à coup il étouffa une sourde exclamation et relut attentivement les deux ou trois lignes d'une grosse écriture ronde qui s'étalaient devant lui. Il se frottait les yeux, comme s'il n'eût pu croire à ce qu'il voyait, il relisait encore...

— Une mauvaise nouvelle, dit sa mère tout effrayée.

D'abord il ne répondit pas, puis, ayant mouillé dans son verre ses lèvres sèches, il réussit à répondre en secouant la tête : — Non... non, — mais sa voix était étrange.

— Quoi donc?

— Rien.

— Mais enfin...

— Il faut, prononça lentement M. Walrey, que je prenne le train de midi, et je n'ai que le temps tout juste.

— Le train de midi est celui de Paris...

— C'est bien à Paris que je vais.

— Manuela vous réclame donc?

— Non, une affaire... une affaire urgente.

Il partit sans vouloir en dire davantage.

TH. BENTZON.

(La dernière partie au prochain n°.)

EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER

PAR L'ÉTAT

La situation critique dans laquelle se trouvent un certain nombre de compagnies de chemins de fer secondaires en France a donné lieu, pendant la première partie de la session de 1877, à la chambre des députés, à une discussion des plus vives. Le problème à résoudre était cependant assez simple. Au 31 décembre 1875, le réseau des chemins de fer d'intérêt général (1) comprenait 26,339 kilomètres. Sur ce nombre, les six grandes compagnies sont concessionnaires de 23,087 kilomètres. La situation de ces compagnies a été réglée par une succession de lois constituant des contrats parfaitement définis. Le surplus du réseau se trouve réparti entre vingt-huit compagnies différentes ayant ensemble 3,252 kilomètres. Quelques-unes de ces sociétés sont dans une situation à peu près convenable : elles ont un trafic rémunérateur, ou elles ont conclu avec les compagnies voisines des traités d'exploitation qui sauvegardent leurs intérêts; les autres n'ont pas encore commencé leurs travaux et elles seraient peu fondées à dire que le trafic ne répond pas à leurs espérances. La question soumise à l'examen des pouvoirs publics était simplement celle-ci : Quelles sont les mesures à prendre pour tirer d'embarras deux ou trois sociétés concessionnaires de lignes ayant ensemble une longueur totale de 1,231 kilomètres (2), c'est-à-dire environ 5 pour 100 du réseau général?

(1) Nous ne parlons pas des chemins de fer d'intérêt local; nous estimons que c'est aux conseils généraux qui en ont donné la concession qu'il appartient de prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder ces entreprises, si besoin est.

(2) Réseau des Charentes . . . . 736 kilomètres.
Réseau de la Vendée. . . . . 495 »

L'industrie des chemins de fer en France a traversé en 1848, en 1859, en 1863, des crises bien autrement graves. On pouvait alors redouter une interruption des travaux sur tous les points du territoire. Ce danger a été conjuré, et la France est en possession d'un réseau général coordonné et répondant à des vues d'ensemble. Aujourd'hui *il n'y a pas de question générale*; les embarras financiers des compagnies des Charentes, de la Vendée et de quelques autres sociétés trop intimement unies au sort de la désormais célèbre Compagnie des bassins houillers du Hainaut, ne constituent pas un état de crise pour l'industrie des chemins de fer en particulier, et bien moins encore pour l'industrie française en général.

On peut discuter s'il convient de réunir les lignes des Charentes et de la Vendée au réseau de la compagnie d'Orléans ou d'en former un réseau spécial; on peut se demander si l'état ne doit pas les acquérir pour son compte; mais la solution à trouver pour une si faible fraction du réseau national ne saurait comporter l'application d'une mesure aussi radicale que celle qui a été proposée, c'est-à-dire *le rachat général de tous les chemins de fer français et leur exploitation par l'état*. Nous réunissons à dessein ces deux choses, — le rachat et l'exploitation par l'état, — parce que, selon nous, elles sont solidaires. On concevrait en effet bien difficilement le rachat suivi de la constitution de sociétés fermières; ce serait substituer des compagnies à d'autres compagnies, et nous ne voyons pas bien ce que le public y gagnerait. Il faut donc envisager résolûment cette situation si nouvelle et jusqu'ici absolument inconnue, — nous le démontrerons, — dans laquelle on instituerait *l'état entrepreneur général des transports*.

Le système d'un *état souverain dispensateur de toutes choses* n'est pas une conception récente; il a été plusieurs fois présenté ouvertement sous son vrai nom, celui de *communisme*, mais plus souvent sous des formes dissimulées. Aujourd'hui on dit que l'état doit remplacer les compagnies de chemins de fer et se charger de transporter hommes et choses sur tout le territoire français. Il serait logique de lui attribuer, comme accessoires de son entreprise, les omnibus, les fiacres, les fourgons et les camions, et, comme tout ferait ombrage à ce monopole immense, on ne tarderait pas à lui demander de s'emparer du surplus des moyens de locomotion, des tramways, des bateaux, etc. Mais, si l'on commence à descendre cette pente, où pourra-t-on s'arrêter? En prenant les chemins de fer, l'état saisira leurs ateliers; il réparera les wagons, les voitures, les machines; il construira des machines nouvelles; on lui démontrera que, dans son intérêt, il doit lui-même transformer ses rails, monter des forges et des laminoirs. Qui osera dès lors garder des ateliers privés à côté d'établissemens qui n'auront plus à se préoc-

cuper des lourdes charges de l'amortissement et qui verront leur fonds de roulement inscrit au budget de l'état?

L'état entrepreneur de transports deviendra donc forcément l'état constructeur de machines, fournisseur de rails, fondeur, etc., etc., et personne n'osera lui faire concurrence. Pourquoi, dans un autre ordre d'idées, l'état ne se substituerait-il pas aux compagnies d'assurances? Pourquoi ne garantirait-il pas chaque citoyen contre les risques d'incendie, de grêle, d'inondation? On pourrait peut-être y joindre les risques contre le chômage. Pourquoi, surtout, garder la Banque de France, cette institution surannée? L'état ne fabriquerait-il pas aussi bien que celle-ci des billets de banque et autant qu'il en faudrait? On a formellement et, selon nous, courageusement proposé de confier à l'état *la planche aux obligations*. Ce mot seul devrait suffire à juger et à faire rejeter le système. La planche aux obligations serait bien vite *la planche aux assignats*, et on sait ce que celle-ci a produit. Il n'y aurait pas en effet grande différence entre des obligations représentant un chemin de fer sans trafic et des assignats représentant des biens invendables. On a récemment adjugé à Bruxelles un lot d'actions d'un chemin de fer français à 6 francs l'une. C'est un assignat de 1,000 livres changé contre deux gros écus d'argent. On est descendu plus bas encore, il y a quelques jours, à Paris : un paquet d'actions d'un chemin de fer presque complétement achevé n'a trouvé preneur qu'à raison de 50 centimes l'action. Émises par le trésor public français, des obligations seraient certainement payées, mais si, comme cela n'est que trop certain, les chemins de fer construits avec le capital réalisé par ces obligations ne rapportent absolument rien, il faudra que l'impôt fournisse directement les fonds nécessaires au service de ces emprunts. Voilà ce qu'il faut que tout le monde comprenne.

Sans essayer d'approfondir ces questions si graves, on dit : l'état gère, et gère bien les services de la poste et des télégraphes; il est chargé de la fabrication et de la vente des tabacs et des poudres; pourquoi douter de son aptitude à exploiter des chemins de fer? Nous répondrons : un état ne peut vivre sans recettes; le monopole du tabac, celui des poudres, sont des moyens parfaitement légitimes de se procurer de l'argent; encore pourrait-on examiner la question de savoir si le monopole de la vente entraîne forcément le monopole de la fabrication.

Pour la poste et les télégraphes, on estime généralement que l'état seul peut assurer des services dans lesquels interviennent des considérations d'ordre moral, telles que celle du secret de la correspondance; mais là encore surgit un problème de la plus haute importance : la gestion du monopole des postes et des télégraphes doit-elle être ou non fiscale? En d'autres termes, le transport des

lettres et des articles postaux, la transmission des dépêches télégraphiques, doivent-ils laisser à l'état une rémunération fiscale représentée par la différence entre les recettes et les dépenses, c'est-à-dire être considérés comme un impôt? Ou bien, les taxes payées par le public doivent-elles être simplement le remboursement des dépenses faites par l'administration, le paiement sans bénéfice d'un service rendu?

La réforme postale, si souvent citée et si peu connue, a imposé au trésor public des sacrifices considérables et qui eussent été bien lourds si les compagnies de chemins de fer n'avaient pas accepté la charge du transport gratuit des dépêches. Les chemins de fer pourraient faire de larges abaissemens de taxes si on imposait aux concessionnaires de mines l'obligation de fournir gratuitement la houille nécessaire au service des trains. Si l'administration des postes et celle des lignes télégraphiques étaient des entreprises privées, si elles faisaient entrer dans leurs dépenses annuelles l'intérêt et l'amortissement des sommes consacrées à la construction de tous les bâtimens qu'elles occupent, si elles supportaient directement la charge des pensions servies à leurs anciens employés, si on comptait les subventions allouées à des titres divers aux services maritimes, si on estimait la valeur des services accomplis gratuitement par les compagnies de chemins de fer, peut-être constaterait-on, dans la gestion par l'état de ces grands services, des insuffisances considérables, insuffisances que couvre toujours l'impôt.

L'administration des postes de l'empire germanique est peut-être le plus grand office postal de l'Europe. Au monopole des dépêches il joint celui des petits colis; le service est très bien fait, et chaque année on signale des améliorations importantes; mais au point de vue budgétaire les résultats sont graves. Les différences entre les recettes et les dépenses du service des postes allemandes dans tout l'empire, moins la Bavière et le Wurtemberg qui ont conservé à cet égard leur autonomie, ont été, pour les trois derniers exercices publiés, les suivantes :

Année 1872,	excédant de recettes	 16,494,988	francs.
» 1873,	»	 10,254,071	»
» 1874,	»	 8,732,524	»

La pente est rapide : 50 pour 100 de diminution en trois exercices, sans compter les dépenses de construction des hôtels des postes, si nombreux et si beaux en Allemagne, les retraites des anciens agens, les services maritimes. Que l'on ajoute au chapitre des dépenses ces trois articles, ce n'est pas une diminution de bénéfices que l'on constatera, ce sera un accroissement de charges.

En réclamant pour l'état, en France, l'exploitation des chemins de fer, on ne poursuit pas un but fiscal puisque le premier article

du programme est l'abaissement des taxes et par conséquent celui des recettes nettes; on obéit à un programme politique, celui de l'omnipotence de l'état, il faut le dire; mais il faut dire aussi que cette transformation ne s'accomplira pas sans troubler l'équilibre de nos budgets à un degré que l'on ne soupçonne pas.

La question du rachat général de tous les chemins de fer français soulève des problèmes économiques multiples et des difficultés financières de premier ordre. Nous ne saurions dire si les uns et les autres comportent des solutions acceptables. Nous nous contenterons d'étudier les faits et de rechercher l'enseignement qui s'en dégage. Avant de les aborder, nous devons réfuter une assertion qui se reproduit constamment et qui tend à égarer l'opinion publique.

On a dit à la tribune de la chambre des députés, on répète souvent dans les journaux que chez toutes les nations étrangères il n'y avait plus d'hésitations, que l'exploitation des chemins de fer par l'état était désormais la solution certaine, indiscutée, indiscutable.

En premier lieu, on ne parle ni de l'Angleterre ni des États-Unis d'Amérique. Ce sont pourtant de grandes nations commerçantes; il y a sur le territoire de chacune d'elles des courans de voyageurs et de marchandises dont nous avons à peine une idée; or le mot d'exploitation par l'état y est à peine prononcé. Si on posait à un négociant anglais la question de savoir s'il ne conviendrait pas de confier l'exploitation des chemins de fer à l'état, de remplacer l'agent commercial qu'il voit chaque jour par un fonctionnaire nommé par la reine, venu tantôt de l'Irlande, tantôt de l'Écosse, peut-être de l'Inde, il ne comprendrait pas et il faudrait qu'on lui répétât la question.

Qu'on lise attentivement les volumineuses enquêtes faites en Angleterre au sujet des chemins de fer, on y verra bien des mesures réclamées. On demande, par exemple, que l'état exerce un contrôle et une surveillance, que les tarifs soient publiés; on indique comme amélioration désirable une partie de ce qui existe en France, mais la question de la suppression de toutes les compagnies de chemins de fer et de la remise à l'état de l'ensemble des voies de communication n'est soulevée que par un très petit nombre de personnes, parmi lesquelles on peut citer des fonctionnaires publics jaloux de réaliser une augmentation de leurs attributions. L'immense majorité de la nation repousse énergiquement cette solution, et la conclusion de la dernière enquête du parlement est conçue en termes qui ne laissent aucun doute à cet égard : « Nous pensons qu'il est inopportun (*inexpedient*) de changer la politique qui a été adoptée, et qu'il faut laisser à l'entreprise libre des citoyens la construction et la direction des chemins de fer. »

En Amérique, on a été bien plus loin encore : un grand nombre d'états ont inscrit dans leurs lois fondamentales *la prohibition ab-*

solue pour l'état de construire ou d'exploiter des chemins de fer. Des événemens de la plus haute gravité viennent de se passer en Amérique. Le service des trains a été désorganisé pendant des semaines sur des lignes qui assurent l'approvisionnement de New-York et de villes ayant une population de plusieurs centaines de mille âmes. Les controverses les plus vives ont été et sont encore engagées sur les moyens de prévenir le retour des grèves qui ont ensanglanté le sol de la confédération. Et cependant personne n'a songé à demander l'absorption des chemins de fer par l'état; on a dit au contraire que, si les chemins de fer américains avaient adopté l'organisation des compagnies de chemins de fer français, on n'aurait pas eu à déplorer de semblables malheurs.

Ce n'est donc ni en Angleterre, ni surtout chez la grande république américaine qu'il faut chercher des argumens en faveur de l'exploitation par l'état. Ce que l'on constate dans ces deux pays, c'est le désir de voir diminuer le morcellement et l'éparpillement des exploitations et d'arriver à une fixité plus grande des tarifs. La constitution de groupes absolument semblables aux groupes français, la surveillance exercée par l'administration française, répondent parfaitement à ce double programme qui n'est critiqué que dans notre propre pays.

Le régime anglais et américain écarté, restons sur le continent et voyons ce qui se passe autour de nous. Nous examinerons dans quelles conditions a été constitué le réseau des chemins de fer dans diverses contrées de l'Europe, notamment en Belgique, en Allemagne, en Autriche. Mais nous pouvons affirmer un premier fait d'une importance capitale, c'est que nulle part il n'existe un réseau d'état comprenant 24 ou 25,000 kilomètres régis par une seule et même administration et que nulle part on ne songe à le constituer.

Il n'est pas du reste indispensable d'aller à l'étranger pour étudier le système de l'exploitation des chemins de fer par l'état. La France a connu ce régime. Pendant trois ans l'état a exploité des lignes importantes : Paris à Chartres, Paris à Tonnerre, Dijon à Châlon, puis Tonnerre à Dijon, ce qui constituait une longue section de Paris à Châlon-sur-Saône avec un grand service de correspondance sur Lyon. Pendant cette période, on a expérimenté le régime de l'intervention ministérielle dans les détails de chaque jour de l'exploitation, et, lorsque ce régime a disparu, en 1852, personne n'a songé à le regretter. Peut-être ne lira-t-on pas sans intérêt les discours dans lesquels les orateurs les plus influens de l'assemblée nationale exprimaient les craintes que leur faisait concevoir l'exploitation par l'état; nous verrons combien ces craintes ont été justifiées.

I. — CONSTITUTION DES RÉSEAUX ÉTRANGERS.

Au 31 décembre 1876, le réseau général des chemins de fer belges comprenait 3,589 kilomètres, savoir :

1° Chemins exploités par l'état :		
a) Lignes construites par l'état.	678k	
b) Lignes construites par des compagnies et rachetées par l'état.	452	
c) Lignes construites par des compagnies et exploitées par l'état.	975	
Ensemble.	2,105k	2,105k
2° Chemins construits et exploités par des compagnies.		1,484
Total pareil.		3,589k

L'ensemble du réseau belge ne dépasse pas la longueur des lignes concédées à l'une des six grandes compagnies françaises, et il importera de ne pas perdre de vue cette situation lorsque l'on comparera les tarifs en vigueur en Belgique avec les tarifs appliqués en France; on peut, pour un réseau comprenant 3,600 kilomètres seulement, trouver des règles absolument inapplicables à un réseau de 25,000 kilomètres.

La décomposition que nous avons donnée ci-dessus indique qu'en fait de chemins de fer la Belgique présente un spécimen de tous les systèmes connus. Il existe en effet des chemins d'état; des chemins concédés d'abord, rachetés ensuite par l'état; des chemins concédés, mais dont l'état a pris l'exploitation à bail; des chemins concédés et exploités soit par des compagnies concessionnaires, soit par des compagnies substituées en vertu de traités de fusion ou de baux reposant sur des bases très variables.

Le plus ancien et le plus important réseau de la Belgique est celui des *chemins de fer de l'état*. Dès 1831, on se préoccupa des moyens de relier directement le port d'Anvers à la frontière allemande sans passer par le territoire néerlandais. De vives discussions s'élevèrent précisément sur la question de savoir si le chemin de fer projeté devait être concédé ou rester entre les mains de l'état. Malgré la prétention formulée par les compagnies d'avoir une concession perpétuelle ou une garantie d'intérêt, le système des concessions avait dans le sein du parlement de très nombreux défenseurs. Dès l'origine on signalait la confusion qui ne pouvait manquer de s'établir entre les intérêts généraux et les intérêts locaux. En exploitant des chemins de fer, l'état chargé de la tutelle des intérêts généraux courait le risque, disait-on, de s'engager dans un conflit avec les intérêts locaux et d'y perdre une partie de son autorité morale. Des considérations absolument politiques l'emportèrent, et, à 55 voix contre 35, la chambre des représentans vota la

construction par l'état d'un réseau ayant pour point central Malines et se composant de quatre branches dirigées vers Anvers, vers la frontière de Prusse par Liége, vers la frontière de France par Bruxelles et vers la Mer du Nord par Gand, Bruges et Ostende. On redoutait de voir des capitaux étrangers prendre part à la construction de lignes qui importaient à l'indépendance nationale, et ce motif est très nettement indiqué dans les délibérations des chambres belges.

Le réseau défini par la loi du 1[er] mai 1834 fut construit et ses sections successivement livrées à l'exploitation sans que l'on s'occupât beaucoup de la création d'autres lignes. L'état concéda le chemin d'Anvers à Gand construit à voie étroite, 1[m]15, et la question des chemins de fer resta comme assoupie pendant onze ans, — jusqu'en 1845. A ce moment, les capitalistes étrangers, anglais pour la plupart, envahirent en quelque sorte la Belgique et obtinrent neuf concessions représentant ensemble 720 kilomètres.

Les résultats furent médiocres, beaucoup de ces nouvelles lignes étant improductives; malgré cela, le pays fut en proie à une véritable fièvre de chemins de fer. Les demandes de concession se multipliaient, et l'état accordait tout ce qu'on lui demandait. En 1869, il y avait en Belgique cinquante sociétés ayant construit ensemble 1,689 kilomètres, à peu près 33 kilomètres par société.

La situation de ces sociétés était fort précaire ; leurs représentans songèrent au seul parti qu'il y avait à prendre, — la réunion du plus grand nombre possible de lignes en quelques groupes, réunion opérée par voie de fusion, de rachat, de prise à bail. Sans entrer dans le détail peu intéressant de toutes ces négociations, on peut dire que les compagnies isolées disparurent presque toutes et furent remplacées par le groupe du Nord-Belge, — le groupe du Grand-Central-Belge, — le groupe de la Société générale d'exploitation, — la grande compagnie du Luxembourg.

L'état avait assisté à peu près passivement à la création de tous ces groupes : il eut un réveil cruel. La Société générale d'exploitation, représentée soit directement, soit indirectement, par la Société des bassins houillers du Hainaut, était arrivée, en soudant les uns aux autres des tronçons isolés, à constituer des artères parallèles aux grandes lignes de l'état et à disputer à ces dernières un trafic insuffisant pour faire vivre deux ou trois entreprises. Après plusieurs années de luttes et d'hésitations intervint entre l'état et la Société d'exploitation, représentée par M. Philippart, la convention du 25 avril 1870 qui inaugurait un nouveau système. L'état prenait à bail 600 kilomètres de lignes déjà construites, chargeait M. Philippart de la construction à forfait de 500 autres kilomètres, et s'engageait à exploiter ces lignes nouvelles à des conditions analogues à

celles qui avaient été consenties pour les 600 premiers kilomètres.

D'autres considérations entraînèrent l'état à faire en 1872 une opération plus importante encore, — à racheter le réseau de la grande compagnie du Luxembourg. La société anglaise concessionnaire de ce chemin avait en 1869 signé avec la compagnie des chemins de fer de l'Est français un traité aux termes duquel elle abandonnait à celle-ci son exploitation moyennant un revenu de 12 francs 50 centimes par action. Nous ne retracerons pas ici l'historique de ce que l'on a appelé *l'incident franco-belge*; le pays crut devoir voter une loi de salut public pour échapper à un danger bien chimérique. Les Anglais durent conserver leurs lignes, mais en 1872 ils entamèrent des négociations ayant pour objet la cession de leur réseau à une société dans laquelle apparaissait l'intérêt allemand; le gouvernement, cette fois, n'hésita pas, et il racheta le réseau en donnant aux Anglais un revenu de 25 francs par action, juste le double du prix offert par la compagnie de l'Est en 1869.

Est-il possible de voir dans les faits que nous venons de raconter très sommairement l'application d'un principe économique? Personne n'y a songé en Belgique. En 1834, on a constitué un réseau d'état parce que l'on a eu peur de voir des étrangers prendre part à une œuvre nationale. En 1869, on a pris à bail le réseau Philippart, parce qu'on s'est aperçu que ce réseau faisait une concurrence aux lignes de l'état. En 1872, on a racheté le réseau luxembourgeois, parce qu'en 1869 on a redouté de le voir exploité par une société française et qu'il allait, en 1871, être vendu à une société allemande. Voilà la vérité. Si on parcourt les volumineux registres qui contiennent les délibérations des chambres, on y trouve très fréquemment développés les motifs qui devraient s'opposer à la continuation de l'exploitation par l'état. Nous reviendrons sur ces motifs; mais ils disparaissent tous, et nous le concevons parfaitement, devant cet argument décisif : repousser tout ce qui, à un titre quelconque, pourrait porter la plus légère atteinte à l'indépendance du pays.

Malgré les absorptions réalisées en 1869 et en 1872, le réseau de l'état ne comprend encore que les trois cinquièmes du réseau total : 2,100 kilomètres sur 3,600. Le complément a encore une existence indépendante, mais il y a de fréquens conflits entre l'état et la compagnie la plus importante, celle du Grand-Central Belge, qui se sont livré plusieurs combats de tarifs. En vue de mettre fin à la concurrence, l'état fera un pas de plus dans l'absorption des sociétés privées, et il rachètera probablement les lignes du Grand-Central; mais, cette fois encore, au lieu de grands principes à appliquer, il s'agira prosaïquement de faire cesser une concurrence.

Le royaume des Pays-Bas n'a pas suivi, pour la constitution de son réseau, l'exemple qui lui était donné par la Belgique; loin de confier la construction et l'exploitation des lignes à l'état, les chambres néerlandaises hésitaient même à accorder des concessions.

La première ligne, celle d'Amsterdam à Harlem, fut ouverte le 20 septembre 1839; l'année précédente, le gouvernement avait proposé aux états-généraux de concéder le chemin d'Amsterdam à Arnheim, mais la loi fut repoussée par 46 voix contre 2. Convaincu des avantages que son pays devait retirer de l'exécution des chemins de fer, le roi Guillaume prescrivit l'exécution de la ligne en s'engageant personnellement et sur sa fortune privée à couvrir les intérêts de l'emprunt nécessaire à l'exécution des travaux. La ligne fut construite et ses produits rendirent inutile l'engagement généreux pris par le roi; les chambres autorisèrent la rétrocession de la ligne d'Amsterdam à Arnheim à une société qui, désignée sous le nom de Néerlandais-Rhénan, s'engageait à construire un ensemble de lignes situées au sud et à l'est d'Amsterdam.

Après la constitution de ces deux sociétés,— la Société Hollandaise et la Société du Néerlandais-Rhénan, — quelques lignes secondaires furent concédées; mais on s'aperçut vite que sans la large intervention de l'état il était impossible d'arriver à obtenir un accroissement notable du réseau. Des projets d'ensemble furent soumis aux états-généraux en 1857 et en 1858; longuement discutés, ils ne furent approuvés qu'en 1860 et 1863. Ils reposent sur une base précise: la construction par l'état et à ses frais, l'exploitation par une compagnie privée fournissant le matériel roulant.

L'exposé des motifs qui a précédé la loi du 3 juillet 1863 contient au sujet de l'exploitation par l'état les passages ci-après : « Le gouvernement préfère que l'exploitation soit faite par des particuliers; l'exploitation est une affaire d'industrie privée; l'état, en l'entreprenant lui-même, sortirait de son rôle... Le zèle, la capacité des fonctionnaires publics n'obtiendront jamais de résultats comparables à ceux qui résultent des efforts de l'industrie privée; l'intérêt direct de celle-ci amène forcément des améliorations de service, tout en réduisant les dépenses au strict nécessaire, et en retirant, par conséquent, de la ligne le produit le plus élevé. » Conformément à ce programme, l'état entreprit la construction de lignes sur quelques-unes desquelles il a été élevé des ouvrages d'art considérables et qui font le plus grand honneur aux ingénieurs néerlandais; au fur et à mesure de leur achèvement les lignes sont remises à une société chargée de leur exploitation.

Les débuts de la Société d'exploitation ont été très pénibles, et les conditions de son contrat primitif avec l'état ont déjà dû être une première fois complétement remaniées. L'exploitation des che-

mins de fer est un problème des plus compliqués; le développement du trafic exige souvent l'exécution de travaux complémentaires considérables, et une société fermière ne peut songer à agrandir ses gares, à doubler ses voies, à chercher, souvent à grands frais, des débouchés à l'extérieur. La solution de ces questions est toujours difficile, et elle l'est bien plus encore quand il y a séparation absolue entre le constructeur et l'exploitant. En second lieu, le parallélisme de lignes construites par l'état et de lignes construites par des sociétés particulières change les prévisions des fondateurs de ces sociétés; l'intervention de l'état a presque toujours pour conséquence d'arrêter l'essor de l'industrie privée. Nous ne saurions donc considérer comme exempt de toute critique le système général suivi par le royaume des Pays-Bas. En fait, la situation générale des chemins de fer néerlandais au 1er janvier 1877 était la suivante :

Désignation des compagnies.	Lignes exploitées.	Lignes en construction ou concédées.
Hollandaise	300	63
Néerlandais-Rhénan	202	32
Grand-Central-Belge	112	45
Central Néerlandais	101	»
Sociétés diverses	69	394
Société d'exploitation des chemins de fer de l'état.	1,003	362
	1,787	896
Ensemble.	2,683 kilomètres.	

L'étude de la constitution du réseau des chemins de fer de l'empire d'Allemagne est fort complexe. Ici les préoccupations politiques ont presque toujours primé les questions purement économiques. Les graves événemens qui se sont accomplis en Allemagne depuis moins de quinze ans, la dissolution de l'ancienne Confédération germanique, l'établissement de la Confédération du nord remplacée par l'empire d'Allemagne, ont déterminé une suite de transformations dans lesquelles les chemins de fer ne pouvaient être oubliés. On n'est pas arrivé aujourd'hui à un état que l'on puisse considérer comme définitif; dans la partie engagée entre le particularisme et la centralisation de l'empire, les chemins de fer forment une part importante de l'enjeu.

Au nombre des transformations subies par les entreprises de chemins de fer, nous ne pouvons pas rappeler sans une douleur profonde que l'un des plus anciens chemins de fer français concédés, celui de Strasbourg à Bâle, est aujourd'hui un chemin de fer d'état dépendant uniquement de l'empire, et régi par les bureaux de la chancellerie de Berlin.

Nous avons cherché s'il était possible, au point de vue historique,

de préciser des périodes dans lesquelles apparaîtrait un principe dominant, et nous avons dressé un état indiquant les longueurs kilométriques totales des chemins de fer : 1° construits et exploités par l'état, — 2° construits par les compagnies, mais exploités par l'état avant leur exploitation par les compagnies concessionnaires, — 3° construits et exploités par des compagnies, puis rachetés par l'état, — 4° enfin construits et exploités par des compagnies concessionnaires. Tous les chiffres qui correspondent à chacune de ces divisions sont donnés pour quatre époques différentes, — 1859, 1866, 1874 et 1877; ils s'appliquent à chacune des divisions politiques de l'Allemagne à ces diverses dates.

Dans la première période, celle qui se termine en 1859, on ne songe qu'à doter le pays du plus grand nombre de chemins de fer possible; chaque état veut avoir un réseau desservant d'abord ses propres intérêts, mais sur lequel on désire attirer le trafic pouvant emprunter les réseaux des états voisins. On conçoit que, tracé dans des idées de cette nature, le réseau allemand ne réponde à aucune vue d'ensemble; les monnaies, unités de mesure et de poids, ne sont pas les mêmes, et l'on doit pour un parcours un peu long calculer des taxes en florins du Rhin, en thalers, en florins du sud.

Au point de vue du mode d'exécution, les choses diffèrent également. Le grand-duché de Bade, le Wurtemberg, le Hanovre, la Saxe (royaume et duchés), le Brunswick, construisent et exploitent directement leurs lignes. En Bavière, l'état construit un réseau important, mais il concède quelques lignes. En Prusse au contraire, si l'état construit quelques lignes, il en concède plus encore, et le régime des concessions semble devoir l'emporter. De 1859 à 1866, les choses changent peu au point de vue du régime de construction et de concession; mais, frappé des inconvéniens que présente le morcellement des exploitations, le gouvernement prussien favorise de tous ses efforts les associations en vue d'arriver à l'unité dans toutes les branches du service. Après Sadowa, les chemins d'état de Brunswick, de Hanovre, de la Hesse-Électorale deviennent des chemins d'état prussiens; l'influence de l'état prussien augmente chaque jour, mais les sociétés particulières développent encore leurs réseaux parallèlement à ceux des directions royales, et jusqu'en 1874 on ne songe pas à modifier une situation qui, en définitive, a doté le pays de 24,000 kilomètres de voies ferrées.

La proposition faite par le grand chancelier d'autoriser l'empire à racheter tous les chemins de fer détermine une agitation politique qui dure encore. Pour éviter ce rachat, les états qui, comme la Bavière et la Saxe, ont conservé une certaine autonomie se hâtent de racheter les réseaux concédés sur leur territoire, de manière à opposer soit aux chemins de fer d'état prussiens, soit surtout aux chemins

dépendant directement de l'empire (les lignes d'Alsace-Lorraine et du grand-duché de Luxembourg), des chemins d'état bavarois et saxons. La chancellerie impériale donnera-t-elle suite à ce vaste projet de rachat total? Personne ne saurait le dire, et, au point de vue général du mode d'exploitation par l'état ou par les compagnies, les chiffres ci-après résument l'état des choses au commencement de chacune des années 1859, 1866, 1874 et 1877 :

En 1859,	les états exploitent	69 pour 100	du réseau total.
En 1866,	»	58	»
En 1874,	»	57	»
En 1877,	»	61	»

L'industrie privée conserve, on le voit, une part considérable, et, comme tous les états secondaires ont aujourd'hui fait disparaître à peu près complétement les sociétés concessionnaires, c'est en Prusse que le régime des chemins de fer concédés a conservé la plus grande importance; en 1877, il était appliqué sur 9,731 kilomètres, l'empire d'Allemagne n'en ayant que 11,590. L'état prussien exploite directement 7,886 kilomètres. Allons-nous trouver une organisation unique d'un réseau puissant et que l'on puisse opposer à l'organisation des grandes compagnies en France et en Angleterre? Pas le moins du monde.

Les chemins d'état dépendent du ministère royal du commerce, de l'industrie et des travaux publics. L'ordonnance royale du 23 décembre 1872 a fixé les bases du fonctionnement des lignes d'état; elles sont divisées en *neuf directions royales indépendantes*, savoir :

	Siége de la direction.
Chemin de l'Est de la Prusse.	Bromberg.
— de la Basse-Silésie.	Berlin.
— de Westphalie.	Munster.
— du Hanovre.	Hanovre.
— du Main-Weser	Cassel.
— de Francfort-Bebra.	Francfort.
— de Nassau.	Wiesbaden.
— de Sarrebrück.	Sarrebrück.
— de Berg et Marche.	Elberfeld.

Ces neuf directions royales sont secondées par vingt-sept commissions royales ayant pour mission de soulager les directions et d'activer par la décentralisation l'expédition des affaires.

Nous n'étonnerons personne en disant que des rouages si compliqués ne fonctionnent pas sans frottemens. Pour 7,886 kilomètres, il y a, en définitive, trente-cinq états-majors nombreux; chaque fonctionnaire est peu rétribué, mais la somme totale dépensée est très considérable. Les neuf directions royales et les vingt-sept commissions royales n'ont pas à s'occuper des chemins de fer de l'empire, qui ont à Strasbourg une direction impériale dont le personnel supé-

rieur comprend un président et douze directeurs. Pour les autres chemins d'état, nous trouvons sept directions royales ou grand-ducales à Dresde, Stuttgart, Munich, Carlsruhe, Darmstadt, Oldenbourg, Mecklembourg. Ces directions n'ont pas de commissions royales, — ces dernières sont particulières à la Prusse. Enfin, il a été créé à Berlin une institution spéciale, le *Reichs-Eisenbahn-Amt*, administration générale des chemins de fer de l'empire et dont l'action doit ou plutôt devrait s'étendre sur tous les chemins de fer, qu'ils soient exploités par les états (la Bavière exceptée) ou par des sociétés privées. Nous estimons que jusqu'ici au moins la nouvelle institution n'a pas eu un grand succès. Les compagnies concessionnaires prétendent qu'elle empiète sur les droits inscrits dans leurs cahiers des charges; les directions d'état disent que, relevant du ministre, il est inutile de placer un intermédiaire entre elles et ce haut fonctionnaire. En étudiant la question des tarifs, nous aurons occasion de reparler du *Reichs-Eisenbahn-Amt*.

Nous ne trouvons donc pas dans l'empire d'Allemagne l'exemple d'une grande administration d'un vaste réseau de chemins de fer de l'état. Si l'ensemble du réseau des chemins de fer de l'empire, au 1er janvier 1877, s'élève à 29,196 kilomètres et est supérieur à l'ensemble du réseau français, qui, à la même date, ne comprenait que 22,550 kilomètres, on peut dire que la direction de l'exploitation y est bien autrement morcelée que dans notre pays. Nous avons en effet signalé l'existence de quarante-neuf administrations distinctes, savoir : 1 direction impériale à Strasbourg, 8 directions royales prussiennes, 7 directions royales ou grand-ducales, 26 compagnies prussiennes, 8 compagnies bavaroises, hessoises, etc.

Au point de vue de l'unité, les six grandes compagnies françaises qui, au 1er janvier 1877, exploitaient 18,849 kilomètres et dont le réseau concédé total s'élève à 23,087 kilomètres, rendent donc à notre pays plus de services que ne peuvent le faire les exploitations morcelées de l'empire d'Allemagne.

Dans l'empire austro-hongrois, nous ne trouverons pas plus que dans l'empire d'Allemagne un vaste réseau d'état conçu, construit et exploité en vertu de principes purement économiques. Nous y rencontrons des chemins de fer construits par l'état et exploités par ses agens, — des chemins de fer concédés, construits et exploités par les sociétés concessionnaires, — des chemins de fer construits par des sociétés, mis sous séquestre par l'état et exploités soit par lui, soit par des sociétés fermières, — des chemins de fer construits par l'état, vendus par lui, et dont le rachat est annoncé comme probable.

Toutes les combinaisons connues en ce qui concerne les chemins

de fer ont été ou sont en vigueur dans l'Autriche-Hongrie ; il y en a même une assez extraordinaire, — nous voulons parler de l'état-actionnaire. Dans plusieurs circonstances, l'état a acquis tout ou partie des actions d'un chemin de fer, et il devait ainsi intervenir à la fois comme actionnaire et comme représentant de la puissance publique. Les autres actionnaires avaient, il faut le reconnaître, un singulier collègue. Ce mode d'intervention de l'état a existé en Allemagne ; il y en a aussi plusieurs exemples en Suisse. Au lieu de donner des subventions, les cantons souscrivent des actions.

Les événemens politiques ont encore compliqué la situation déjà si embrouillée des chemins de fer ; la perte du royaume lombardo-vénitien a coupé en deux sections le réseau attribué à la compagnie de la Sudbahn (Sud-Autrichiens-Lombards). La constitution de deux grandes divisions de l'empire en deçà et au-delà de la Leitha a également augmenté le trouble, car les vues du gouvernement cisleithanien ne sont point celles du gouvernement transleithanien. A Pesth, les idées autonomistes, la magyarisation, comme on l'a dit en allemand, ne pouvaient omettre les chemins de fer, et les hommes d'état hongrois ont poursuivi la constitution d'un réseau national. Cette pensée se retrouve non-seulement dans les actes les plus importans, mais même dans les moindres détails. Avant 1867, tous les trains étaient réglés sur l'heure de Vienne, il faut aujourd'hui les diviser en deux : à l'ouest ils marchent sur l'heure de Vienne, à l'est sur celle de Pesth.

Récemment le gouvernement italien a racheté la partie du réseau de la compagnie des Sud-Autrichiens-Lombards située en Italie ; le gouvernement hongrois a mis pour condition à son adhésion que la compagnie consentirait en principe à une vente éventuelle à l'état hongrois de la partie de son réseau située en Hongrie ; la malheureuse compagnie de la Sudbahn est donc menacée d'une nouvelle division des lignes qui lui restent.

En fait, le gouvernement autrichien semble incliner vers le principe des fusions ; il rachète les sociétés en déconfiture et charge de leur exploitation des compagnies anciennes ; le gouvernement hongrois au contraire manifeste en toute occasion son désir d'arriver à un réseau d'état. Dans cette situation, où sont les principes économiques? Vérité en deçà de la Leitha, erreur au-delà ou réciproquement.

Il serait bien long et bien difficile de retracer historiquement les transformations du réseau autrichien depuis la constitution, en 1825, de la première compagnie pour la construction et l'exploitation d'une ligne de fer et de bois (*Holz- und Eisenbahn*) reliant la Moldau au Danube, de Budweis à Linz, jusqu'à ce jour. Dans cette période de cinquante années, nous pouvons signaler deux faits prin-

cipaux : 1° la constitution, par le gouvernement autrichien, de deux grandes compagnies, la Staatsbahn et la Sudbahn, — en français de Bourse, les Autrichiens et les Lombards; 2° la fièvre des concessions, qui a sévi sur le pays de 1867 à 1873. En favorisant la création de deux sociétés puissantes dans lesquelles les capitaux étrangers entraient pour une part très large, le gouvernement obtenait la construction de lignes secondaires, le trafic des grandes artères, — celle de l'ouest à l'est donnée à la Société autrichienne, celle du nord au sud donnée à la seconde société, — devant compenser les insuffisances de recettes qui devaient se produire sur ces lignes secondaires.

La fièvre des chemins de fer qui s'est déclarée dans toute l'Europe a eu, en Austro-Hongrie, une gravité exceptionnelle due aux transports de céréales que les régions cisleithaniennes ont eu, en 1868, à expédier dans toutes les directions. On a dit que la Hongrie allait devenir le grenier de l'Europe, que l'exportation suffirait à rémunérer les capitaux engagés dans la construction des voies de communication, et les chemins de fer se sont multipliés à l'infini.

Les faits n'ont pas répondu à ces espérances. Entrepris sans études préalables sérieuses, les chemins de fer ont coûté beaucoup plus cher qu'on ne l'avait cru, puis on s'est aperçu que les routes de terre faisaient souvent défaut pour desservir les gares nouvelles; de plus, l'étranger n'a point redemandé de céréales. L'état avait accordé une garantie d'un revenu déterminé; mais, le capital prévu pour la construction s'étant trouvé insuffisant, on n'a plus su comment se procurer le capital complémentaire. Enfin, sur quelques lignes, les dépenses d'exploitation ont été supérieures aux recettes, et on a demandé à l'état de nouveaux subsides.

Ajoutons à toutes ces difficultés les spéculations effrénées sur toutes les valeurs mobilières, et l'on comprendra l'effondrement qui s'est produit à la Bourse de Vienne en mai 1873, au moment où s'ouvrait l'exposition universelle. Les chemins de fer n'ont pas été épargnés, et, à l'heure où nous écrivons ces lignes, on ne saurait dire qu'on soit arrivé à un état régulier et paisible.

Nous ne saurions traduire exactement le mot allemand qui a caractérisé les efforts tentés pour amener la guérison de ce qu'on a assimilé à une plaie sociale; la *Sanirung der Bahnen*, littéralement l'*assainissement des chemins de fer*, est toujours à l'ordre du jour. Une loi très récente a donné à l'état des pouvoirs considérables pour racheter ou reprendre les lignes concédées à des sociétés malades et sans espoir de guérison. L'expérience seule pourra dire ce que vaut cette loi.

En résumé, les chemins de fer de l'Austro-Hongrie se répartissaient, au 1er janvier 1877, de la manière suivante :

Chemins de fer de l'état :

Territoire cisleithanien.	594k	2,274k
Territoire transleithanien.	1,680	

Chemins de fer concédés :

Territoire cisleithanien.	10,132k	15,018k
Territoire transleithanien.	4,886	
Total général.		17,292k

Sur ces 17,292 kilomètres :

L'état exploitait.	1,758 kilomètres,	soit 10,20 pour 100.
Les compagnies	15,534 —	soit 89,80 —

Mais il importe de faire une distinction importante. Si le réseau exploité par l'état comprenait quelques kilomètres appartenant à des compagnies (78 kilomètres), le réseau exploité par les compagnies comprenait, en deçà de la Leitha, 594 kilomètres de lignes appartenant à l'état. Le tableau ci-après résume la situation kilométrique totale des chemins de fer de l'empire austro-hongrois à la fin de diverses années, de 1840 à 1876.

1840.	427 kilomètres.	1870.	9,855 kilomètres.
1850.	2,227 —	1871.	11,864 —
1860.	5,232 —	1872.	14,055 —
1865.	6,397 —	1873.	15,570 —
1866.	6,456 —	1874.	16,065 —
1867.	6,610 —	1875.	16,767 —
1868.	7,349 —	1876.	17,292 —
1869.	8,213 —		

Dans la période fiévreuse dont nous avons parlé, les accroissemens annuels dépassent 2,000 kilomètres; ils oscillent maintenant entre 500 et 600 kilomètres, et ils iront encore en diminuant.

En Suisse, tous les chemins de fer sont des chemins concédés. La question de la construction et de l'exploitation par l'état ne s'est jamais posée, au moins au point de vue économique; mais il n'en est pas de même au point de vue politique. Dans la lutte engagée depuis longtemps entre les idées qui défendent les autorités des cantons et les idées qui poussent à la constitution d'une république unitaire, l'absorption de tous les chemins de fer par un état centralisateur a été depuis longtemps indiquée comme une partie du programme à remplir. Les vingt-deux cantons feront-ils le sacrifice de leur liberté politique? Nous en doutons beaucoup. Une seule chose pourrait hâter la solution que nous venons d'indiquer, ce serait la déconfiture générale de toutes les sociétés de chemins de fer en Suisse, et la nécessité de pourvoir à leur exploitation. Nous espérons que cette catastrophe financière ne se produira pas, mais à ce

moment encore les cantons revendiqueraient les chemins de fer qui les traversent et ne les abandonneraient point au pouvoir fédéral.

Examinons maintenant la situation des chemins de fer suisses. Elle est fort triste au point de vue de la rémunération du capital consacré à leur construction. Le nombre des lignes concédées dépasse de beaucoup le nombre qui était nécessaire au trafic général actuel du pays. Cette exagération est due à deux causes. En premier lieu, chaque canton, — état souverain, — a voulu avoir ses lignes, et on est arrivé à avoir deux et même trois chemins desservant une même direction générale. Il y aura bientôt trois chemins entre Lausanne et Soleure, quand deux ont de la peine à vivre. En second lieu, une grande partie du capital actions et obligations des premières sociétés de chemins de fer a été fournie par les places étrangères : Paris, Londres, Francfort. La pensée de ruiner des souscripteurs étrangers n'a pas toujours suffisamment touché les autorités locales, et on aurait moins multiplié les concessions si le pays avait supporté les pertes causées par cette multiplicité même. En fait, le réseau général des chemins suisses s'élevait, au 1er juillet 1877, à 3,128 kilomètres, savoir :

Lignes en exploitation.	2,317	kilomètres.
Lignes en construction.	281	—
Lignes concédées	530	—
	3,128	kilomètres.

En supposant que toutes les lignes concédées s'exécutent, et cela est douteux, l'importance kilométrique du réseau suisse ne dépassera pas l'importance du réseau d'une des six grandes compagnies françaises, et nous dirons pour la Suisse ce que nous avons dit pour la Belgique : il est impossible de trouver dans ces deux pays des règles applicables à un réseau de 24,000 à 25,000 kilomètres.

Avant l'année 1870, le réseau des chemins de fer suisses était à peu près exclusivement représenté par quatre groupes : le Central-Suisse, possédant les lignes qui, de Bâle, se dirigent sur la Suisse centrale : Bienne, Berne, Thun, Lucerne et Brugg ; le Nord-Est-Suisse, possédant les lignes qui rayonnent autour de Zurich ; l'Union-Suisse, formée des lignes tracées dans l'est et desservant les bords du lac de Constance, Saint-Gall, Glaris et Coire ; l'Ouest-Suisse enfin, qui avait réuni les lignes tracées le long des lacs de Genève et de Neufchâtel, les lignes de Fribourg et du Valais. Les deux premières sociétés, après des commencemens difficiles, étaient arrivées à une grande prospérité ; les deux autres, au contraire, vivaient fort péniblement ; les actionnaires ne recevaient aucun dividende, et la situation des obligataires était mal assurée. La reprise des affaires, après les événemens de 1870-1871, fut extrêmement

fructueuse pour les chemins de fer suisses; mais, au lieu d'en profiter soit pour consolider leur crédit, soit pour construire des embranchemens nouveaux affluens des artères anciennes, on se lança dans des entreprises nouvelles absolument comme si tout était à créer en Suisse en fait de chemins de fer.

A part le réseau du Jura-Bernois projeté dans des régions encore dépourvues de chemins de fer, on ne trouve que des entreprises ou mal étudiées, ou conçues uniquement en vue de faire concurrence aux lignes actuelles. Parmi les premières, nous citerons l'entreprise du Gothard, qui passe par les plus cruelles péripéties : augmentation probable de 100 millions sur le chiffre des dépenses prévues; refus des gouvernemens allemand, italien et suisse d'augmenter le chiffre de leurs subventions; ajournement d'une partie des lignes projetées; procès avec l'entrepreneur du grand souterrain.

Dans les entreprises créées on ne sait véritablement pas pourquoi, nous citerons la National-Bahn, qui se propose de faire un chemin allant du lac de Genève au lac de Constance. Rien de plus national qu'une ligne de cette importance si elle était à faire, mais elle existe depuis plus de vingt ans; il y en a même deux, et, à coup sûr, la nécessité d'une troisième ne se faisait pas sentir.

Les anciennes sociétés ne résistèrent pas à ce vertige; elles demandèrent lignes sur lignes et engloutirent millions sur millions. Aujourd'hui la situation des compagnies suisses est des plus tristes. Les actions du Central-Suisse sont tombées de 800 à 200 francs, celles du Nord-Est sont cotées 80 francs. Ces deux sociétés ont pu réaliser sur la place de Paris des emprunts de 25 et de 20 millions; l'Ouest-Suisse a emprunté 15 à 16 millions sur la place de Genève. Nous ne connaissons pas les conditions auxquelles on s'est procuré ces ressources, mais nous estimons qu'elles ont été fort dures. La situation de la compagnie du Nord-Est est si grave qu'à la fin de l'année 1877 le conseil fédéral a proposé aux chambres suisses d'accorder pour la construction de huit lignes des délais complémentaires dont quelques-uns n'expireront qu'en 1885. La Société Berne-Lucerne a été mise en faillite; les actionnaires ont tout perdu; les obligataires ont eu 70 pour 100 du montant de leur créance. Pour la Société du Gothard le mot de *faillite* est bien souvent prononcé, et il paraît difficile de conjurer cette fin désastreuse.

En résumé, il n'y a pas de chemins de fer d'état en Suisse. Les sociétés ont traversé une crise épouvantable dont elles sont à peine sorties, des ruines nombreuses ont été amoncelées, et personne ne saurait envier pour son pays un pareil état de choses.

Parlerons-nous de l'Italie? Le Piémont, après avoir construit et

exploité ses principales lignes, les a vendues à la grande société qui avait acheté du gouvernement autrichien les chemins de fer du Sud et les chemins du royaume lombardo-vénitien. Outre le prix d'acquisition, la Société des Sud-Autrichiens-Lombards prenait à sa charge l'achèvement des lignes commencées pour lesquelles on demandait des gares considérables et la construction de lignes nouvelles très difficiles et peu fructueuses.

Tous les engagemens pris par la compagnie ont été tenus, mais elle en a été peu récompensée. Après avoir dépensé dans l'espace de vingt années la somme énorme de 800 millions en or, après avoir subi toutes les conséquences des transformations politiques accomplies dans cette période, la compagnie a rencontré dans ses relations journalières avec le gouvernement italien des difficultés telles qu'il ne restait d'autre issue que le rachat. Les conditions de ce rachat sont connues : les actionnaires, français et anglais pour la plupart, sont ruinés ; ils perdent en ce moment à peu près les quatre cinquièmes de leurs versemens.

Les chemins de fer romains, les chemins de fer de l'Italie méridionale, traversent des crises semblables à celles qui ont frappé le réseau de la Haute-Italie.

Que fera le gouvernement italien des lignes qu'il va reprendre? Personne ne le sait.

Aux termes de la convention de Bâle relative au rachat des lignes de la Haute-Italie, l'état devait reprendre ce réseau le 1er juillet 1876. Il n'a pas été en mesure de le faire, et une convention nouvelle, désignée sous le nom de *compromis de Paris*, a laissé aux mains de l'ancienne compagnie, pour deux ans seulement, l'exploitation du réseau. Le compromis de Paris, complété lui-même par la *convention de Rome*, stipule un prix de fermage et diverses clauses destinées à faciliter la transformation de l'exploitation.

On vit aujourd'hui sous ce régime intermédiaire. Beaucoup d'esprits en Italie hésitent à confier à l'état une affaire aussi considérable ; on signale les dangers que peut faire courir au commerce et à l'industrie l'omnipotence d'une administration unique, et l'on se demande s'il ne serait pas préférable de diviser le réseau italien en trois groupes — l'Italie du nord, l'Italie centrale et l'Italie méridionale, — puis affermer ces groupes à trois compagnies distinctes. En d'autres termes, on reconstituerait ce que l'on a défait. Il ne faut pas toutefois espérer que les actionnaires dépossédés prendront part à ces combinaisons nouvelles.

La direction générale des chemins de fer au ministère des travaux publics de Rome fait imprimer chaque année un compte rendu détaillé. Nous y trouvons les renseignemens ci-après relatifs à la

situation topographique des lignes. En ce moment, on ne peut évidemment établir une division précise entre les chemins de fer exploités par l'état et ceux qu'exploitent les compagnies.

SITUATION GÉNÉRALE AU 1er JANVIER 1877.

Lignes comprises dans les réseaux ci-dessous.	Exploitation.	Construction.	Projetées.
Haute-Italie	3,461	63	6
Romains	1,673	24	»
Midi	1,454	»	193
Calabro-Siciliens	1,085	208	»
Sardes	198	»	190
Lignes diverses	99	208	379
	7,970	503	768
Ensemble		9,241	

On remarquera dans ces chiffres la faible étendue des lignes en construction et des lignes en projet. Il est évident qu'en Italie, comme dans bien des régions de l'Europe, la construction des chemins de fer a devancé les besoins du pays.

Le rapport du directeur général des chemins de fer italiens indique les modifications qui, dans l'année 1876, ont été apportées aux tarifs. Elles concernent uniquement, sur la Haute-Italie : le soufre, les marbres, l'eau ammoniacale et la glucose; — sur les chemins romains : les marbres, les chapeaux et casquettes et les bestiaux. On ne peut reprocher à la haute administration de bouleverser les tarifs, mais cette prudence est bien près de l'immobilité.

Des faits qui précèdent, on peut tirer des conclusions importantes : 1° Aucun état souverain de l'Europe n'a groupé tous les chemins de fer en une seule et unique administration d'état. — 2° L'Angleterre, les Pays-Bas, la Suisse, l'Espagne ont donné soit la construction et l'exploitation, soit l'exploitation seule, à des compagnies privées, et le régime général de l'exploitation est exactement le même qu'en France. — 3° Quatre nations de l'Europe, la Belgique, l'empire d'Allemagne, l'Austro-Hongrie et l'Italie, ont à la fois des chemins de fer exploités par l'état et des chemins de fer exploités par des sociétés industrielles. Historiquement, la question n'est donc nullement résolue dans le sens de l'absorption régulière et progressive de tous les chemins de fer par l'état.

Si nous examinons maintenant d'une manière générale comment les choses se sont passées dans les quatre pays en possession des deux régimes d'exploitation, nous retrouverons les mêmes causes avec les mêmes résultats. La création des chemins de fer a passé par trois périodes : la période de conception première, d'incertitude et d'hésitation, — la période de développement, peut-être d'engoue-

ment, — la période d'achèvement, peut-être en même temps de découragement.

Aux débuts, la question du choix à faire entre l'état et les compagnies se pose devant les représentans du pays, l'industrie privée hésite, l'état seul s'engage et commence la construction des lignes qui, tracées les premières, desservent les points les plus riches du pays et donnent des résultats inespérés. Les compagnies se constituent, tous les états adoptent le système des concessions. En Belgique, en Allemagne, en Autriche, en Italie, on renonce à l'intervention de l'état; souvent même les gouvernemens vendent les lignes qu'ils ont construites et les donnent en subvention aux sociétés qui offrent de construire des lignes nouvelles; les artères principales des réseaux désignés en France sous le nom de chemins Autrichiens et de Sud-Autrichiens-Lombards sont des lignes vendues par les gouvernemens autrichien et piémontais. Cette seconde période s'achève aujourd'hui dans toute l'Europe, mais les populations réclament toujours des lignes nouvelles; seulement il est difficile de trouver des compagnies solvables qui consentent à s'en charger.

La France, en adoptant le système des grands réseaux et des agglomérations puissantes, a réalisé une combinaison inespérée : les lignes riches déversent une partie de leurs recettes sur les lignes pauvres et aident ainsi à la création de ces dernières. La France a pu retarder pour plusieurs années le moment où commence la troisième période.

Construire des chemins de fer qui ne donneront rien, dont les produits, insuffisans pour rémunérer le capital consacré à leur construction, qui n'atteindront peut-être même pas les frais d'exploitation, est une œuvre que l'industrie privée sérieuse ne peut entreprendre et qui exige impérieusement l'intervention de l'état. Un chemin de fer augmente presque toujours dans une certaine mesure la richesse des régions traversées; l'état peut trouver, dans l'augmentation des impôts directs ou indirects, une compensation aux sacrifices que nécessite la construction des lignes, mais cette compensation ne saurait être offerte à des actionnaires ou à des obligataires.

L'intervention de l'état dans la construction des lignes réclamées il y a trente ou quarante ans, dans la construction de celles que l'on achève ou que l'on demande aujourd'hui, s'explique donc très naturellement par des motifs purement financiers et en dehors de toute considération économique se rattachant à un système quelconque d'exploitation, système édifié à grand renfort d'argumens produits *a posteriori*.

Nous avons aussi, dans les renseignemens relatifs à chaque nation européenne, constaté deux ordres de faits qui ont exercé une véritable influence sur la constitution actuelle des réseaux, —

la réussite des fusions ou associations, les événemens politiques.

Les grandes artères ont absorbé les lignes secondaires placées dans leur voisinage, et, dans toute l'Europe, il s'est constitué des associations moins bien coordonnées qu'en France, mais qui tendent chaque jour à se rapprocher de ces dernières. Les directions d'état ont obéi à cette nécessité aussi bien que les sociétés privées; elles ont absorbé des lignes voisines, nullement en vue de baisser les tarifs; mais presque toujours elles ont été guidées par des motifs tout contraires, — supprimer une concurrence plus ou moins redoutable. En ce moment même, l'état prussien poursuit le rachat du chemin de fer de Berlin à Stettin uniquement parce que ce chemin, qui donne des résultats satisfaisans, nuit à l'exploitation des lignes de l'Est prussien.

En second lieu, la politique a joué un rôle considérable. La Belgique a redouté la venue de compagnies françaises ou allemandes, et elle a incorporé à son réseau d'état des lignes qu'elle a payées fort cher. La Saxe et la Bavière n'ont pas voulu voir leurs lignes gérées par des fonctionnaires prussiens; la création des réseaux saxons et bavarois répond bien plus à des idées de particularisme et d'autonomie qu'à des questions de tarifs de chemins de fer.

En résumé, chaque état est en possession de réseaux plus ou moins grands, constitués sans programme préalable, souvent à la suite d'incidens très imprévus. Ces groupes, qu'ils soient direction d'état ou société privée, sont exploités dans des conditions qui diffèrent fort peu de celles qui existent en France. Leurs relations réciproques sont bonnes quand ils ont des intérêts communs, médiocres et même mauvaises quand ils ont des intérêts opposés. Les directions d'état se font entre elles des concurrences fort vives, et les procès-verbaux des conférences tenues si fréquemment en Allemagne accusent des désaccords profonds et persistans. Mais nulle part, nous l'avons déjà dit et nous ne saurions trop le répéter, il n'existe de direction d'état gérant et administrant un réseau de 24,000 à 25,000 kilomètres.

II. — ESSAIS D'EXPLOITATION PAR L'ÉTAT EN FRANCE.

Dans les observations générales placées au commencement de cette étude, nous avons dit que la France avait connu le régime de l'exploitation des chemins de fer par l'état et qu'elle l'avait bien vite oublié. Ce régime a duré trois ans; il était appliqué sur des lignes qui avaient dès l'origine un trafic important et qui figurent aujourd'hui parmi les plus productives du réseau français. Chargé, sous les ordres d'un des ingénieurs les plus éminens de notre pays, M. Jullien, de l'exploitation d'une de ces lignes, j'ai pu constater

pour ainsi dire chaque jour les difficultés, l'incompatibilité d'humeur, si l'on peut se servir de cette expression, qui existent entre cette chose correcte, formaliste, qui s'appelle l'administration publique, et cette chose variable, multiple, qui s'appelle l'exploitation d'un chemin de fer.

L'exploitation par l'état s'est imposée à la suite de la crise économique amenée par la révolution de 1848. Le chemin de fer de Paris à Lyon avait été concédé à la fin de l'année 1845 à une première compagnie. Malgré de longues hésitations dues à d'importantes différences entre les évaluations de ses ingénieurs et les évaluations primitives des ingénieurs de l'état, la compagnie avait engagé avec une très grande énergie la construction des sections comprises entre Paris et Dijon. Au moment où éclata la révolution de 1848, la partie disponible des sommes versées par les actionnaires se trouvait employée en rentes sur l'état français; l'énorme dépréciation des valeurs atteignit profondément la compagnie et ne lui permit pas de faire face à tous ses engagemens. Le crédit public était sourd à tout appel, et personne ne pouvait indiquer une solution autre que celle du rachat par l'état.

Cette solution elle-même était fort grave. Les actionnaires invoquaient le cas de force majeure. La moitié du capital était réalisée et on offrait au gouvernement de verser la seconde moitié; on ne pouvait donc reprocher aux actionnaires de ne point tenir leurs engagemens. Une transaction équitable intervint, mais toute l'attention de l'assemblée nationale fut à peu près concentrée sur le côté financier de la question. Le fait de l'exploitation par l'état ne fut signalé que par un seul député, M. Wolowski, et dans des termes qui méritent d'être rappelés. M. Wolowski s'exprimait ainsi dans la séance du 16 août 1848 : « Si jusqu'à présent mes convictions ne se sont pas ralliées à ce système (celui de l'exécution de l'exploitation par l'état), je ne suis pas de ceux qui refuseraient à l'état le droit de faire l'*expérimentation de ses forces et de ses aptitudes sur une grande échelle*. J'envisage le rachat du chemin de fer de Lyon, sous le rapport particulier de la grande question de l'exploitation des chemins de fer par l'état, comme une occasion excellente de vider enfin *par l'expérience, par la pratique*, une question qui s'est trop souvent égarée dans le domaine des hypothèses. »

La loi de rachat fut votée par l'assemblée nationale sans rien spécifier encore sur le mode d'exploitation; mais, dès les premiers mois de 1849, la question de l'exploitation par les compagnies ou par l'état se présenta au sujet de la ligne de Versailles à Chartres, dont la construction, exécutée par l'état, touchait à son terme. Le gouvernement aurait voulu constituer une compagnie, mais il fallait auparavant résoudre les difficultés pendantes entre les deux com-

pagnies de Versailles (rive droite) et de Versailles (rive gauche). Le moment n'était pas venu. Cependant les populations réclamaient l'ouverture de la ligne de Versailles à Chartres, et le gouvernement fut contraint de demander à la chambre l'autorisation d'exploiter lui-même cette ligne au moins provisoirement. L'exposé des motifs présenté à cette occasion montre quelles étaient, au sujet de l'exploitation par l'état, les idées des représentans du gouvernement :

« Nous tenons essentiellement, disait, le 2 mars 1849, à l'assemblée nationale, M. le ministre des travaux publics, à provoquer et à obtenir le concours de l'industrie privée. Des considérations de l'ordre le plus élevé nous font penser que l'état doit éviter désormais les grandes entreprises, et substituer autant que possible à l'action des fonctionnaires publics des intermédiaires personnellement intéressés au succès des travaux ou des exploitations de chemins de fer.

« Le principe général que nous cherchons à réaliser sera donc celui du *concours de l'industrie privée.* Si nous vous proposons d'y déroger aujourd'hui, c'est en raison de l'urgence d'une exploitation immédiate et des difficultés qui, actuellement, font ajourner la formation des compagnies. *La dérogation qui consiste à faire exploiter par l'état le chemin de Chartres doit être considérée comme essentiellement temporaire.* »

Le rapporteur de la commission nommée par l'assemblée nationale, l'honorable M. Deslongrais, n'est pas moins explicite. Dans son opinion, l'exploitation par l'état ne doit être que temporaire, des compagnies sérieuses et solvables ne pouvant tarder à se former pour réclamer la concession d'une ligne aussi importante que celle de l'Ouest :

« Dans tous les cas, ajoute le rapporteur, l'exploitation du chemin de Chartres aura permis d'apprécier à leur juste valeur les avantages ou les inconvéniens de l'intervention de l'état dans ces entreprises, sans que les intérêts du trésor aient pu se trouver compromis, puisque cette partie de la ligne doit donner un produit net d'au moins 1,200,000 francs.

« La fixation des tarifs est une des portions les plus difficiles et les plus délicates de l'exploitation d'un chemin de fer. Elle réclame une connaissance spéciale, une étude approfondie des besoins du commerce et de l'industrie. De leur appréciation exacte dépend, en quelque sorte, le succès de l'entreprise. Aussi la commission s'est-elle divisée sur le choix de l'autorité qui devait fixer, réviser ou modifier les tarifs dans les limites du maximum prescrit par la loi.

« Il fallait choisir entre le ministre des travaux publics et celui des finances. Les tendances du premier seront toujours évidemment d'abaisser les tarifs, afin d'activer la circulation et de favoriser le déve-

loppement des affaires, sans s'inquiéter des produits du trésor. Si la tarification était laissée à son libre arbitre, on pourrait presque affirmer que bientôt les dépenses excéderaient les recettes. C'est, à notre avis, un des plus grands dangers qui puissent résulter de l'exploitation par l'état. Car alors les produits des pays traversés par le chemin remis aux mains de l'état jouiraient d'un privilége qui serait refusé à toutes les autres parties du territoire, et cela aux dépens des deniers de l'état, c'est-à-dire de tous les contribuables. Les autres compagnies de chemins de fer qui n'auraient pas auprès d'elles le trésor public comme bailleur de fonds ne pourraient supporter une concurrence illégitime, ou se trouveraient bientôt ruinées si elles voulaient la soutenir pour l'approvisionnement du grand marché de la capitale, dans le cas où elles prétendraient y amener les voyageurs et les marchandises aux mêmes conditions que la ligne exploitée par l'état.

« D'un autre côté, si nous remettions la tarification à M. le ministre des finances, il serait à craindre que, trop uniquement préoccupé des recettes et des besoins du trésor, il ne s'arrêtât à des chiffres trop élevés qui entraveraient, sans nécessité, la circulation des voyageurs et des marchandises, et arrêteraient, au lieu de le développer, le mouvement du commerce et de l'industrie. »

Devant l'assemblée nationale, il y eut une discussion longue, approfondie, et, dans la séance du 21 avril 1849, M. Jules Favre présenta, sur la question générale de l'exploitation des chemins de fer par l'état, des observations de la plus haute importance et formula la critique la plus vive du système de l'exploitation par l'état. La loi cependant fut votée et promulguée le 25 avril 1849; mais elle n'accordait au ministre des travaux publics l'autorisation d'exploiter le chemin de fer de Versailles à Chartres que jusqu'à ce qu'il eût été statué définitivement sur la concession ou l'exploitation de la ligne totale de Paris à Rennes.

Au même moment, les ingénieurs de l'état achevaient les sections de Paris à Tonnerre et de Dijon à Châlon, et il était nécessaire d'en assurer la mise en exploitation. La loi du 14 mai 1849 y pourvut dans des termes identiques à ceux que nous venons de rappeler, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il eût été statué définitivement sur la concession ou l'exploitation entière du chemin. Le gouvernement avait eu un instant la pensée de proposer à titre définitif l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon par l'état, et un projet dans ce sens avait été préparé à la fin de l'année 1848. Déposé devant l'assemblée nationale, il avait été retiré et remplacé, le 30 avril 1849, par un projet donnant à l'exploitation par l'état un caractère absolument provisoire.

L'exposé des motifs lu à la séance du 30 avril 1849 contenait ce

passage important : « L'exploitation directe par l'état avait aux yeux du gouvernement *de tels inconvéniens*, *nous dirons plus*, *de tels dangers*, qu'avant de s'engager dans ce système, il voulait examiner de nouveau s'il n'était pas possible d'arriver à quelque autre combinaison qui satisfît mieux à toutes les exigences de l'intérêt public. » Parmi ces combinaisons figure le système des compagnies fermières; le ministre le combat dans des termes qui sont et seront toujours vrais. « L'on ne peut se dissimuler d'ailleurs, dit-il, qu'à raison du capital comparativement faible que la compagnie fermière a seulement besoin de réunir, il n'y a peut-être pas dans le fermage des garanties suffisantes d'une bonne et intelligente gestion. Les compagnies concessionnaires, qui paient en totalité ou en grande partie la dépense des chemins de fer, ont un véritable intérêt à améliorer le domaine de ces chemins, à leur faire produire, avec profit pour le pays, tous les revenus dont ils sont susceptibles. Une compagnie fermière dont l'existence doit cesser au bout d'un petit nombre d'années peut ne songer qu'à une chose, — à faire pendant la durée de son bail les plus gros bénéfices possibles, sans s'inquiéter des perfectionnemens que l'intérêt du public pourrait réclamer. »

Le rapporteur de la commission de l'assemblée nationale, l'honorable M. Emmery, aujourd'hui inspecteur général des ponts et chaussées, conclut à l'adoption du projet en insistant à la fois sur la nécessité d'ouvrir au public le plus promptement possible des lignes dont les travaux étaient achevés et sur le caractère provisoire de l'exploitation par l'état. La discussion fut très courte : le ministre insista sur les avantages qu'il attendait de la création d'une commission chargée de l'éclairer dans toutes les questions que l'administration aurait à résoudre. « Entre les innombrables demandes qui abondent dans les ministères, conclut-il, le ministre seul aurait de la peine à choisir... La seule annonce de l'exploitation par l'état semble un appel fait à toutes les ambitions, à toutes les oisivetés. »

L'administration des travaux publics se mit à l'œuvre et s'occupa de constituer les commissions prévues par les lois qu'elle venait d'obtenir. Pour la ligne de Chartres, la commission ne devait se composer que de deux membres nommés l'un par le ministre des finances, l'autre par le ministre du commerce; pour les sections du chemin de Paris à Lyon, la commission devait comprendre neuf membres.

Les arrêtés réglant les tarifs *dans les limites des maximums fixés* par les lois des 16 juillet 1845 et 21 juin 1846 ne devaient être rendus que sur l'avis de ces commissions. Les hommes les plus éminens furent désignés pour ces deux commissions. Celle du che-

min de Chartres se composait de MM. le duc de Noailles, Victor Lefranc, Herson, Jahan, Avril, Gustave de Beaumont, Lebeuf, Johannys, Delorme; celle du chemin de Paris à Lyon de MM. Dufaure, Daru, Rivet, Étienne, Herson, Didion, de Boureuille, Monier de La Sizeranne, de Monicault.

L'organisation adoptée ressemble singulièrement à celle des compagnies, et entre les commissions et les conseils d'administration il n'y avait guère de différence. Plusieurs des personnes que nous venons de nommer n'avaient même accepté la mission qui leur était confiée qu'à la condition nettement exprimée que les résolutions des commissions seraient admises sans discussion par les bureaux du ministère des travaux publics. C'était pour ces derniers une abdication à peu près absolue. Malgré la réserve observée de part et d'autre, de véritables difficultés surgirent entre ces deux pouvoirs. Les commissions statuaient sur les propositions que leur faisaient les directeurs des chemins, — M. Baude pour la ligne de Paris à Chartres, M. Jullien pour les lignes de Paris à Tonnerre et de Dijon à Châlon. — Procès-verbal était dressé des délibérations des commissions et transmis au ministre, qui seul avait pouvoir pour statuer.

Tous ces procès-verbaux existent aux archives du ministère des travaux publics. Pour la ligne de Chartres, il y en a soixante-trois, du 23 juin 1849 au 6 juin 1851; pour les sections du chemin de Lyon, il y en a soixante-deux, du 13 septembre 1849 au 1er mars 1852. Chacun d'eux vise un nombre considérable d'affaires. Dans les premiers temps, le ministre statue rapidement, mais les dossiers ne tardent pas à s'accumuler; les décisions ne sortent plus des bureaux des ministères, et les directeurs sont placés dans cette alternative ou de marcher en supposant qu'on finira par avoir l'approbation ministérielle ou d'attendre patiemment.

La première résolution est dangereuse, la cour des comptes n'admettant pas des dépenses faites dans de semblables conditions; la seconde couvre la responsabilité des directeurs et de leurs agens; mais au point de vue du public, elle est désastreuse. Nous citerons quelques exemples empruntés aux procès-verbaux du chemin de fer de Lyon : le bail pour la location des écuries de la rue Moreau destinées à recevoir les omnibus est signé le 8 août 1849; il est ratifié le 21 novembre. *Perte de temps : cent quatre jours.* — Le cahier des charges des buffets de Joigny, Tonnerre et Dijon, dont l'approbation avait été demandée d'urgence le 13 septembre, n'est obtenue que le 6 décembre 1849, *au bout de quatre-vingt-quatre jours.* — En 1850, une troupe d'artistes demande une réduction de tarif pour aller donner une représentation en province; la commission émet son avis le 10 janvier; le ministre statue le 25 juillet, *cent quatre-vingt-seize jours après.* Les artistes ont dû être bien étonnés quand

ils ont reçu ampliation de la décision ministérielle! — Un bureau de ville est loué à Lyon le 27 février 1850; le ministre donne une approbation verbale; mais sept mois après on n'avait pas l'approbation écrite et on ne savait comment faire pour payer le loyer dû au propriétaire. — En ce qui concerne le personnel, les inconvéniens étaient de tous les jours. Pour toute vacance ou création d'emploi, la commission propose trois candidats; le ministre reste trois mois sans répondre. — Une révocation est nécessaire, la commission la propose le 8 mai, le ministre répond le 8 juillet.

Sur le chemin de Versailles à Chartres, les choses se passent exactement de même. La commission a désigné un chef de comptabilité; le ministre ne répond pas. Le directeur expose qu'il ne peut se passer de chef de comptabilité, et qu'il a installé le candidat admis par la commission. — La commission approuve des traités passés avec le maître de poste de Chartres pour le service du factage; l'approbation se fait attendre pendant des mois. — Sur d'autres points, le ministre approuve le traité de factage; mais il refuse le crédit nécessaire à la construction d'une écurie pour abriter les chevaux destinés à ce service de factage. — On multiplierait ces exemples à l'infini, et, nous le répétons, personne n'était à blâmer. Les commissions étudiaient avec le plus grand soin les questions, les bureaux avaient une bonne volonté parfaite, et cependant on n'avançait que bien difficilement; à tout instant, on rencontrait un règlement inflexible, qu'il fallait respecter ou éluder.

On n'exploite pas un chemin de fer sans avoir à solder chaque jour des dépenses dont le paiement ne saurait attendre l'accomplissement de toutes les formalités administratives. Cette nécessité fut reconnue, et il fut décidé que des avances seraient faites à des régisseurs, mais sans que ces avances pussent dépasser le chiffre de 10,000 francs par régisseur. — Si un service exigeait 50,000 francs par mois, comme il était impossible de verser cette somme au chef de comptabilité, on la donnait à cinq régisseurs, sur lesquels quatre se contentaient de signer. Le règlement était observé, mais on faisait sciemment une chose absolument contraire au bon sens.

Nous venons de voir comment les choses marchaient au point de vue de la forme, — c'était déjà fort compliqué; — il reste à examiner comment elles allaient au fond, et rien n'est plus instructif que la lecture de nos cent vingt-cinq procès-verbaux. — Nous nous efforcerons de résumer ces procès-verbaux en rattachant les avis émis par les deux commissions à quatre groupes de faits distincts : Rapports avec le personnel des administrations publiques, avec le public pour le transport des voyageurs, avec le public pour le transport des marchandises et la recherche du trafic; règlement des litiges commerciaux.

Rapports avec le personnel des administrations publiques. — Les questions que les commissions de l'Ouest et de Paris-Lyon ont à examiner, en ce qui touche leurs rapports avec le personnel des administrations publiques, ne sont pas nombreuses, mais elles reviennent constamment et dérivent toutes d'une prétention ainsi formulée : « Les chemins de fer appartiennent à l'état, *donc* les fonctionnaires de l'état ne doivent rien payer, ou, si on les astreint à payer, ils ne doivent payer que le moins possible. »

Les demandes de permis de circulation, à titre permanent ou à titre temporaire, se reproduisent sans cesse : elles sont présentées par les préfets, les sous-préfets, les juges de paix, les agens du domaine, des postes, des forêts, les réfugiés politiques, les colons à rapatrier, les fonctionnaires de l'assistance publique, les représentans de l'association des artistes, les entrepreneurs de fêtes publiques et de trains de plaisir, des organistes de petites paroisses, etc. — On demande des réductions pour les orphéons, les congrégations, les artistes en tournée de représentation, les ouvriers allant à l'exposition de Londres, les aliénés, etc. — Le ministre de la guerre voudrait assimiler tout le personnel civil de ses bureaux au personnel militaire; pour les militaires, on refuse de mettre le nom sur le permis. — Un préfet prétend que le droit qu'il a de voyager gratuitement emporte le droit de se faire accompagner par son secrétaire et ses domestiques. Un autre préfet déclare qu'il n'est pas astreint à montrer sa carte constatant son droit à la libre circulation : sa déclaration doit suffire. — Sur la ligne de Dijon à Châlon, le préfet de la Côte-d'Or ordonne le transport d'un régiment de ligne, et il élève la prétention de régler le prix de ce transport. — Sur la ligne de Chartres, le préfet d'Eure-et-Loir fait voyager gratuitement, sur réquisition, le conseil de révision. Ce dernier incident fait, dans le procès-verbal de la séance du 8 mars 1850 de la commission de l'Ouest, l'objet d'une délibération spéciale rédigée par M. Victor Lefranc, et concluant à la réintégration de la perception omise dans les caisses du chemin de fer. Nous ignorons si cette réintégration a eu lieu, mais il était pénible pour les ingénieurs chargés de l'exploitation des lignes de l'état d'avoir à lutter sans cesse contre de pareilles prétentions.

Les exigences des administrations publiques ne se bornaient pas à réclamer le transport gratuit de leurs représentans, et chaque semaine surgissaient des incidens nouveaux. — L'administration des postes demande que l'échange des sacs de dépêches soit fait par les agens des gares et des trains. M. Jullien obtient pour eux, à grand'peine, une petite rémunération. — Les ponts et chaussées sollicitent une réduction pour les pièces de fonte destinées à la construction d'un pont. — Un sous-préfet en tournée donne ordre d'ar-

rêter un train à un passage à niveau. — Un autre sous-préfet requiert l'emploi du télégraphe du chemin de fer pour son service, et cette réquisition empêche la gare de Tonnerre d'annoncer le départ d'un train spécial portant le président de la république. — Partout on retrouve la même doctrine : le chemin de fer étant à l'état, toutes les administrations ont le droit de s'en servir gratuitement.

Rapports avec le public pour le transport des voyageurs. — Le transport des voyageurs comprend le transport proprement dit par chemin de fer et un certain nombre de services annexes dont chacun semble avoir peu d'importance, mais au bon fonctionnement desquels on attache avec raison un très grand prix ; nous voulons parler des omnibus, des voitures de place, de la police des cours des gares, des entreprises de correspondance par terre et par eau.

Au point de vue administratif, le transport par chemin de fer peut être réglé par l'état aussi bien que par une compagnie ; le nombre des trains, leur composition, leur marche, tout cela constitue un ensemble où l'action de l'état peut s'exercer aussi bien que celle d'une compagnie, mais il n'en est plus du tout de même lorsqu'on arrive à ces services de détail dont nous avons donné la nomenclature. N'est-ce point compromettre inutilement l'autorité du ministre des travaux publics que de la mêler à des incidens tels que ceux qui sont mentionnés dans les procès-verbaux des commissions ?

A Paris, les voitures de place à gros numéro et les voitures de remise à petit numéro se disputent les places dans les cours ; les jours de pluie, les voitures sont en nombre insuffisant et le public est mécontent. — Sur la ligne, les omnibus des hôtels se plaignent de la concurrence qui leur est faite par les omnibus qui ont un traité avec le chemin de fer ; les maires fixent aux omnibus des itinéraires que le chemin de fer déclare inutiles. — Sur la Saône, entre Châlon et Lyon, les autorités locales contestent au ministre le droit de choisir de bons bateaux à vapeur pour assurer la correspondance des trains, et elles prétendent établir un roulement entre tous les bateaux ; le jour du bateau bon marcheur, les voyageurs trouveront la correspondance à Châlon ; le jour du mauvais bateau, ils manqueront le train, mais le principe de l'égalité aura été sauvé. — Un préfet prend un arrêté pour régler divers détails du service des correspondances ; le ministre approuve l'arrêté ; puis survient un autre préfet qui ne partage pas les idées de son prédécesseur et qui formule un autre arrêté. — A Lyon, il faut que le ministre des travaux publics traite avec les syndicats ou rigues des portefaix qui ont le monopole du déchargement des bateaux. Sur divers points, on organise des buffets ; les cafetiers contestent au ministre le droit de

concéder des établissemens de cette nature sur des terrains acquis par voie d'expropriation.

Lorsque l'exploitation est faite par une compagnie, tous ces incidens surgissent, mais l'état conserve le rôle supérieur d'arbitre, de protecteur de l'intérêt général; il est forcé d'abdiquer lorsque, dans ces incidens, il est directement en jeu.

Rapports avec le public pour le service des marchandises — Le transport des marchandises n'a pas acquis sur les lignes exploitées par l'état une importance comparable à celle qui existe aujourd'hui. Les sections étaient morcelées; les entreprises concurrentes sur les routes de terre ou sur les voies navigables conservaient une partie de leur trafic; le public hésitait un peu à employer le nouveau mode de transport. Dans la Côte-d'Or, on disait que les vins ne supporteraient pas la trépidation des wagons; enfin, il faut le reconnaître, les négocians n'aimaient point à se trouver en face d'agens de l'état. « En cas de difficulté, disaient-ils, personne ne nous écoutera, et si on acceptait l'emploi du chemin de fer, c'était à la condition de se servir d'intermédiaires. »

Les commissions de l'Ouest et de Paris-Lyon appréciaient parfaitement cette situation, et elles conclurent de nombreux traités précisément avec des intermédiaires qui remettaient aux gares des voitures chargées et bâchées que l'on désignait sous le nom de *maringottes*, nom qui revient souvent dans les procès-verbaux des commissions. Malgré cela, les directeurs furent saisis d'un nombre considérable de propositions relatives au développement du trafic, propositions discutées devant les commissions et résolues presque toujours d'une façon très libérale, beaucoup plus libérale même que ne le furent quelques années après les propositions faites par les compagnies. Nous passerons rapidement en revue les principales questions examinées par les commissions.

Tarifs différentiels. — Il n'y a point de difficulté. La commission estime qu'il y a lieu de réduire les prix pour les grandes distances.

Traités de tonnage. — La commission reconnaît qu'en principe il est naturel que les expéditeurs qui confient au chemin de fer un trafic important jouissent d'un tarif moins élevé que les petits expéditeurs.

Concurrence faite par les voies navigables. — Il convient de donner des primes pour les marchandises amenées au chemin de fer. Tout expéditeur qui, dans un mois, aura mis au chemin de fer des transports dont les taxes cumulées dépasseront 500 francs, aura droit à un permis de circulation valable pendant le mois suivant.

Concurrence à prévoir de la part des chemins de fer d'Orléans et de Strasbourg. — Il importe de faire, avec les compagnies qui ex-

ploitent ces lignes, des arrangemens en vue de conserver à chaque groupe le trafic qui lui appartient et d'éviter des abaissemens de taxe inutiles et une guerre de tarifs.

Traités particuliers. — Les entrepreneurs qui remettent au chemin de Lyon des maringottes signalent des difficultés qu'ils rencontrent dans la partie du transport à exécuter par terre. La commission estime que, pour tenir compte de ces difficultés, les maringottes pesant 3,600 kilogrammes ne seront taxées qu'à raison de 3,000 kilogrammes. — Un fabricant de plâtre demande : 1° une bonification de 4 pour 100 sur ses transports, 2° la faculté de ne payer le prix du transport qu'après la vente de la marchandise déposée dans la gare d'arrivée; par contre, le chemin de fer fera le transport quand il le jugera convenable et pour compléter la charge de ses trains. La commission accorde, sous la réserve que le tonnage remis s'élèvera au moins à 4,000 tonnes par an.

La discussion des traités à passer avec les marchands de charbons de bois à Paris occupe plusieurs séances de la commission de Lyon. Toutes les questions de détail de l'exploitation sont abordées : magasinage gratuit dans certaines gares et pour des marchandises désignées, — jours de planche accordés aux négocians qui remettent un fort tonnage, — fixation d'un poids moyen fictif pour le sac de charbon de bois, etc. Les commissions se préoccupent de la recherche du trafic. Des avantages seront assurés aux personnes qui se chargeront des relations avec le public. Il conviendra de nommer des agens commerciaux et de leur donner des primes calculées sur le montant des produits qu'ils assureront au chemin de fer.

On ne reprochera certainement pas aux personnes qui ont tenté l'exploitation par l'état d'avoir méconnu la convenance de se plier aux nécessités du commerce; elles admettaient la variabilité et par suite le relèvement des tarifs à un point tel que le chef de la division des chemins de fer au ministère des travaux publics croyait devoir rappeler qu'il n'était pas permis de relever les taxes réduites avant le délai d'un an. Tous ces efforts des commissions étaient à peu près stériles. Le ministre approuvait leurs propositions, mais souvent au bout de deux, trois, quatre, quelquefois six mois. On faisait les plus louables efforts pour attirer la marchandise, mais le ministre refusait le crédit destiné à payer le hangar sous lequel elle devait être abritée.

Il y avait dans tout ceci, nous ne dirons pas un germe de mort, mais un germe de faiblesse irrémédiable par l'absence de responsabilité. Une compagnie, si puissante qu'on la suppose, est responsable de tous ses actes devant le plus petit comme devant le plus riche négociant; un ministre ne l'est pas et ne le sera jamais. Nous venons de parler d'un refus de crédit pour construire des gares de

marchandises, cela était très regrettable; mais le ministre ne pouvait donner ce qu'il n'avait pas, et il fallait attendre au moins un an pour avoir la sanction législative. En ce qui concernait les litiges commerciaux, la situation des commissions de l'Ouest et de Paris-Lyon était impossible.

Règlement des litiges commerciaux. — Quelque parfaite que l'on suppose une exploitation de chemin de fer, on ne supprimera jamais les litiges commerciaux. Des colis suivront un itinéraire autre que celui qui est prescrit et ils arriveront en retard, peut-être seront-ils perdus ou dérobés. Il y aura toujours des avaries de mouille, de coulage, des coups de crochet, en un mot, il y aura toujours des incidens à régler avec le public.

Pour une compagnie, rien de plus simple, le droit commun suffisant à tout. Pour un état exploitant, la situation est mal définie et les procès-verbaux gardent trace de l'extrême embarras dans lequel se trouvent les directions lorsqu'un colis est perdu ou que des sacs de farine sont mouillés. — Un commis voyageur perd son sac de nuit; il cite le chemin de fer devant le juge de paix; celui-ci condamne « le chemin de fer » sans savoir si le chemin de fer est représenté par une compagnie ou par un ministre. — Doit-on accepter simplement la juridiction des tribunaux de commerce, ou invoquer la compétence des conseils de préfecture? La question se pose, elle n'est pas résolue; elle le sera difficilement, ou elle le sera comme en France pour la poste, comme en Allemagne pour les colis non assurés; l'état, impeccable, ne répond de rien, et il ne saurait y avoir contre lui de questions contentieuses.

Nous avons évidemment dû passer sous silence un grand nombre de faits intéressans mentionnés dans les cent ving-cinq procès-verbaux des commissions de l'Ouest et de Paris-Lyon. Nous avons cherché seulement à indiquer quelles ont été les difficultés auxquelles se sont heurtés les hommes intelligens et honorables qui ont tenté cette entreprise d'une exploitation par l'état. Cette exploitation ne comprenait cependant que deux lignes d'une longueur totale de 453 kilomètres. — Bien des questions que les commissions ont cherché à résoudre ne donneraient aujourd'hui lieu à aucun incident; mais combien d'autres, et en bien plus grand nombre, ne prendraient-elles pas naissance sur un réseau qui comprendrait 25,000 kilomètres au lieu de 453?

A plusieurs reprises, on trouve dans les procès-verbaux des deux commissions la trace des scrupules qui se présentaient à l'esprit des directeurs et des rapporteurs. « L'état, dit-on un jour, peut opérer les transports généraux sur un chemin de fer avec la même rapidité, la même économie qu'une compagnie (en sous-traitant toutefois, comme l'ont fait, avec raison selon nous, les compagnies d'Or-

léans et de Rouen), mais l'état passe aux yeux du public, et *non sans raison*, pour être inférieur aux compagnies quand il s'agit du trafic. » Le 17 août 1849, M. Victor Lefranc adresse à la commission de l'Ouest un rapport dans lequel se trouvent ces passages remarquables : « Les pensées de spéculation sont étrangères aux tendances naturelles de l'état et opposées aux diverses considérations qui déterminent habituellement son action. L'état est moins apte que tout autre à résoudre commercialement des questions de tarifs; sa situation de tuteur de tous les intérêts le force à se placer alternativement au point de vue de la protection des industries existantes et à celui du développement des satisfactions réclamées par l'intérêt public... Il est impossible d'espérer des agens de l'état les efforts de tous les instans que l'industrie privée sait obtenir et récompenser. » En d'autres termes, est-il possible de concilier ces deux choses : l'état entrepreneur, commerçant et responsable; l'état protecteur des intérêts généraux et irresponsable?

Nous estimons que l'expérience tentée par l'état, de 1849 à 1852, a répondu négativement à cette question; une expérience nouvelle ne donnerait pas un autre résultat; les mêmes causes produiraient les mêmes effets, et, entreprise sur une plus grande échelle, l'exploitation des chemins de fer par l'état imposerait au trésor public de plus lourds sacrifices.

III. — COMPARAISON ENTRE L'EXPLOITATION PAR L'ÉTAT ET PAR LES COMPAGNIES.

Nous avons montré comment s'étaient constitués chez les diverses nations de l'Europe les réseaux de chemins de fer; nous avons dit quels avaient été en France les essais d'exploitation par l'état de 1849 à 1852, essais suivis d'insuccès. Il nous reste à étudier l'exploitation par l'état chez les nations qui pratiquent ce système et à chercher si les résultats obtenus sont supérieurs à ceux que donne l'exploitation par les compagnies.

On a vu qu'il n'existe nulle part un réseau de 24,000 à 25,000 kilomètres exploité par une administration unique. Nous devons, à ce propos, mentionner un fait qui nous a frappé. En signalant l'étendue des réseaux de chacune des compagnies françaises comme un obstacle au progrès, on a dit qu'un conseil d'administration, qu'un directeur, ne pouvaient s'occuper utilement d'un réseau ayant plus de 2,000 à 3,000 kilomètres. Par une contradiction singulière, les mêmes personnes voudraient confier à un ministre la charge d'un réseau huit ou dix fois plus considérable. Les conseils d'administration sont en quelque sorte permanens; les directeurs et les chefs de service des compagnies comptent tous un nombre d'an-

nées considérable passées au service de ces mêmes compagnies. En est-il ainsi des ministres? Est-il désirable, nous dirons même est-il possible de confier un fardeau si lourd à un seul homme, ministre pour quelques mois, quelques semaines peut-être, trop souvent étranger par sa profession, par les habitudes de toute sa vie, aux questions si nombreuses que soulève l'industrie des chemins de fer? Depuis 1838, il y a eu en France trente-sept ministres des travaux publics. Comment, absorbé par la politique, par la lutte pour l'existence « ministérielle, » l'homme le mieux doué pourrait-il mener à bien la plus légère amélioration?

Au premier abord et à ne juger les choses que superficiellement, l'exploitation d'un chemin de fer par l'état ne paraît point différer de l'exploitation par une compagnie; pour les voyageurs surtout, la différence est à peine sensible : les trains partent et arrivent sans incidens, tout semble identique.

Pour reconnaître les dissemblances profondes qui existent entre les deux systèmes, il faut pénétrer plus avant, il faut étudier les conditions de la tarification, puis la valeur des tarifs perçus; il faut voir les administrations en contact avec le public, non plus pour porter simplement un voyageur à destination, mais pour régler un litige personnel ou commercial; il faut enfin rechercher quelles sont les conséquences financières de chacun des systèmes en présence.

Nous ne parlerons ici que des rapports généraux du public avec les chemins de fer, ainsi que de l'organisation militaire; les détails techniques et financiers ont été écartés parce qu'ils nous auraient entraîné trop loin.

Lorsque la construction ou l'exploitation des chemins de fer sont confiées à des sociétés concessionnaires, la règle qui préside aux arrangemens à intervenir en cas d'accident pour les personnes et d'incident pour les choses est simple, c'est la responsabilité et la réparation du préjudice causé. Si un arrangement amiable ne peut se conclure, les tribunaux interviennent. Le code civil s'exprime, à cet égard, dans des termes qui n'ont aucune ambiguïté.

La responsabilité est complète, entière. Que les compagnies disparaissent et soient remplacées par une administration d'état, la responsabilité disparaît, elle aussi, et fait place à la réglementation, et quelle réglementation! La poste perd une lettre ordinaire, elle n'est pas responsable. L'état, chemin de fer, perdra un colis, il ne le paiera pas ou il édictera un règlement fixant à 0 fr. 75 cent. la valeur maxima du kilogramme d'un colis perdu; pour une malle de 30 kilogrammes contenant des robes de soie, des objets de toilette en rapport avec la situation de fortune du voyageur, objets pouvant valoir de 2,000 à 3,000 francs et pour lesquels une compagnie paierait ce prix, l'état accordera 22 francs

50 centimes, et il faudra probablement donner quittance sur une feuille timbrée à 0 fr. 50 cent. Les fraudes tentées contre les chemins de fer, fausses déclarations, poids inexacts, seront punies comme des délits, et on trouvera, dans l'arsenal des lois sur les priviléges postaux, des armes dont on pourra faire un merveilleux usage dans le contentieux des chemins de fer.

Il y a quelques mois, un horrible accident a eu lieu sur le chemin de fer du Nord; un train a broyé une voiture engagée sur un passage à niveau dont le garde s'était éloigné; six personnes ont été tuées, trois blessées grièvement. Le tribunal de Lille a alloué 814,000 francs d'indemnité aux victimes ou aux familles des victimes qui demandaient 2,180,000 francs (1). Jamais l'état ne consentira à subir des responsabilités pécuniaires si fortes. S'il y est pris une fois, un règlement, au besoin une loi, tarifieront la valeur d'une dent, d'un bras, d'une jambe, de la tête d'un voyageur, et rien ne sera plus abandonné à l'arbitraire des tribunaux. Accorder 2 millions d'indemnité comme une compensation d'une faute commise par un garde-barrière, voilà ce que jamais ministre des travaux publics n'osera proposer à une commission du budget. Quant à la ressource des cautionnemens et des responsabilités pécuniaires, les plus ardens promoteurs de l'exploitation des chemins de fer par l'état n'arriveront pas à formuler à ce sujet une proposition acceptable.

Dans les lignes qui précèdent, nous n'avons parlé que de la responsabilité personnelle, corporelle, si nous pouvons nous exprimer ainsi. L'état n'y exposera pas ses fonctionnaires. Sur une route, en pays de montagne, une voiture publique tombe dans un précipice, dix ou douze personnes sont tuées ou blessées, et l'enquête démontre que l'accident est dû à l'insuffisance d'un parapet en bois complétement pourri et hors d'usage; personne ne songera à mettre en cause le cantonnier ou le conducteur de la route, encore bien moins l'ingénieur ordinaire et l'ingénieur en chef.

Il n'y a pas d'accident de chemin de fer dans lequel la responsabilité à tous les degrés ne soit établie. Nous ne nous en plaignons pas, nous constatons le fait; mais nous avons la conviction que le jour où tous les agens d'un chemin de fer seront transformés en fonctionnaires publics, ils jouiront des immunités attribuées à ces derniers. Il faut se résigner et choisir entre la responsabilité entière et prévue par nos codes et la réglementation. Avec les compagnies la responsabilité demeure, avec l'état elle disparaît ou elle est remplacée par des pénalités insignifiantes.

(1) Le jugement du tribunal de Lille a été déféré en appel à la cour de Douai et confirmé avec une faible réduction de 60,000 francs environ.

Développement du fonctionnarisme. — Le rachat général de tous les chemins de fer et leur exploitation par l'état satisferaient le penchant qu'une partie de notre pays a toujours eu pour le fonctionnarisme. Avoir une place, même une petite place, est l'ambition d'un grand nombre de Français; on n'a pas grand'chose à faire, on avance doucement, on a une retraite, *on n'a pas de responsabilité*, la chose se dit bien couramment et sans aucun regret.

Un écrivain humoristique anglais a placé les principales scènes de son roman dans une petite ville française de 5,000 âmes, et il donne la nomenclature des fonctionnaires de tout ordre qui en forment pour ainsi dire toute la population. Cette nomenclature n'est que trop vraie; il est bien facile de l'appliquer à un grand nombre de nos préfectures où, en dehors des fonctionnaires de la colonie, — c'est le mot consacré, — et des fournisseurs qui les font vivre, il n'y a plus que quelques bourgeois étonnés de leur solitude. Faut-il, à cette liste si longue de l'écrivain anglais, ajouter un nouveau groupe : M. le chef de gare et MM. ses sous-chefs, M. le chef de dépôt des machines, M. le chef visiteur des voitures et tous leurs subordonnés? Faut-il poursuivre ce but suprême : diviser la nation en deux groupes, les fonctionnaires et les administrés?

Dans une compagnie, un chef de gare reste dix ans, quinze ans, vingt ans, dans la même ville; il connaît tout le commerce, son influence personnelle amène dans les incidens de chaque jour des transactions heureuses et faciles; mais il n'est point victime de cette immobilité, il avance sur place, et ses appointemens s'élèvent avec ses services. Transformé en fonctionnaire public, le chef de gare deviendra absolument indifférent aux choses et aux hommes d'une localité dans laquelle il se considère comme un étranger. Attendant son avancement de la faveur ministérielle ou d'un service politique, un chef de gare qui, pour obtenir une augmentation de 150 ou 200 francs, irait de Dunkerque à Perpignan ou de Brest à Belfort, se souciera fort peu du développement commercial ou industriel d'un pays dans lequel le hasard l'a jeté; il siégera dans un bureau vitré, parlera aux négocians à travers un grillage ou une trappe de $0^m,25$ sur $0^m,35$, et consultera l'Annuaire pour savoir si l'heure de son avancement approche.

Nous avons visité, il y a une vingtaine d'années, les chemins de fer de la Lombardie et de la Vénétie, peu de temps après la cession de ces lignes à une société dirigée par des ingénieurs français. Le personnel des gares avait été nommé par les gouvernemens piémontais ou autrichien. Sur plusieurs points, le trafic des marchandises était à peu près nul; les gares conseillaient bien tranquillement au commerce de se servir des voies navigables. Les mêmes

conseils se reproduiront infailliblement si les agens redeviennent fonctionnaires de l'état plus ou moins mal rétribués, irresponsables et tranquilles.

Améliorations successivement réalisées par les grandes compagnies. — On n'a pas ménagé dans ces derniers temps aux grandes compagnies les reproches de toute nature. Elles s'endorment, dit-on, dans le monopole, dans la routine; elles sont rebelles à toute innovation, leurs tarifs sont incompréhensibles, etc. Les compagnies n'acceptent pas, il est vrai, toutes les inventions que chaque jour voit éclore; elles ne considèrent pas comme un devoir d'expérimenter toutes les machines, toutes les *mécaniques,* qui leur sont présentées quelquefois avec menaces; elles repoussent par exemple les freins instantanés (un rocher tombé en travers d'une tranchée serait un frein instantané parfait). Cependant le nombre des appareils de toute nature expérimentés sur chaque réseau est immense; la diversité même des compagnies favorise ces essais. Telle compagnie fera sur l'emploi de l'électricité les recherches les plus nombreuses; telle autre entreprendra sur la puissance des machines et sur le chauffage des trains une série d'expériences longues et coûteuses; sur d'autres points, la transformation des machines locomotives sera l'objet d'incessantes préoccupations; enfin, les ingénieurs de la voie substitueront l'acier au fer et se livreront sur la forme à donner aux rails, ainsi que sur tous les accessoires des voies, changemens, plaques, chariots, grues, etc., à des études incessantes et multipliées.

Faire un cours de construction de chemins de fer est aujourd'hui une œuvre importante, à ne considérer même que le point de vue historique de la transformation de leurs principaux organes. Cette œuvre a été entreprise en France par un ingénieur très distingué, M. Couche, inspecteur-général des mines, professeur à l'École des mines, et en Allemagne par un groupe d'ingénieurs. Un coup d'œil jeté sur les volumes et les atlas de M. Couche, ou sur les parties déjà publiées de l'ouvrage allemand : *Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik*, montrera ce qu'étaient les chemins de fer il y a quarante ans, et ce qu'ils sont aujourd'hui; mais, sans entrer dans des recherches de cette nature, il importe de rappeler des faits que chacun peut vérifier : La transformation continue du matériel roulant, machines, voitures et wagons; — la substitution de wagons à 10 tonnes aux wagons à 5 tonnes; — l'augmentation du nombre des trains, l'accélération de leur marche, et la mise en marche, à des heures variant avec la marée, de trains à très grande vitesse; — le chauffage des voitures de toutes les classes; — l'agrandissement et même la reconstruction de gares de voyageurs qui semblaient aux débuts de l'exploitation déjà bien grandes; — la substitution du fer

au bois dans un nombre considérable de circonstances, et celle de l'acier au fer pour les rails; — l'abaissement continu des tarifs pour les transports des marchandises; — la création de tarifs communs français ou internationaux qui permettent à chaque industriel de connaître les prix de transport pour des localités dont le nom même lui était autrefois peut-être inconnu.

Que chacun veuille bien faire, sur toutes ces questions, appel à ses propres souvenirs; que l'on compare les grandes voitures actuelles aux voitures qui ont longtemps circulé sur les chemins de Paris à Versailles et à Saint-Germain, de Paris à Corbeil, de Montereau à Troyes, de Strasbourg à Bâle; quelques-uns de ces véhicules subsistent encore, on les utilise sur des embranchemens où il n'y a qu'un nombre très faible de voyageurs. On critique l'emploi de ces voitures, qui réalisaient cependant déjà de grands progrès sur les voitures découvertes ou fermées par de simples filets.

Au point de vue du nombre des trains, de leur vitesse de marche, que l'on ouvre le *Livret-Chaix* d'il y a vingt-cinq ans, mince plaquette de quelques feuilles, et qu'on le compare au volume publié aujourd'hui. L'esprit le plus prévenu sera forcé de dire : Oui, il y a de grands changemens. Nous ajouterons : L'esprit dans lequel tous ces changemens ont été conçus demeure, et la marche en avant ne sera pas interrompue.

Création d'un nombre considérable de valeurs mobilières. — Nous avons parlé des rapports des compagnies de chemins de fer avec le public voyageur et le public s'occupant du transport des choses. On ne saurait passer sous silence les rapports de ces mêmes compagnies avec le public actionnaire ou obligataire.

Des valeurs mobilières ont été créées par les compagnies pour plusieurs milliards; l'émission, la transmission facile et certaine des titres, le paiement des coupons, soit au siége social de chaque compagnie, soit dans la plupart de leurs gares et même des gares des compagnies voisines, ont donné lieu à des problèmes dont l'énoncé seul eût fait sourire bien des financiers il y a quarante ans. Tous ces problèmes ont été résolus successivement, sans bruit, et les compagnies françaises ont su fournir aux porteurs de leurs titres des facilités et des garanties que le trésor public n'a pas cru devoir accorder aux porteurs des titres de la dette publique.

En résumé, pénétrés de la responsabilité qui leur incombe, les représentans des compagnies sont loin de s'endormir dans la routine. Ce serait faire au pays un triste cadeau que de remplacer l'activité des compagnies, l'esprit d'émulation qui les anime, par le régime formaliste et sans initiative de la plupart des administrations d'état. Personne, nous l'espérons, ne prendra ces paroles pour une critique adressée aux hommes parfaitement honorables qui

composent nos administrations publiques. Nous disons seulement qu'une foule de fonctions ne comportent pas et ne sauraient comporter une initiative sérieuse ; lorsqu'il s'agit des impôts, les chefs des administrations financières peuvent étudier, — et ils le font, — les progrès à réaliser, mais la masse des employés chargés de la perception ne peut ni ne doit sortir de la règle. Nous disons que l'administration d'une part, l'industrie ou le commerce d'autre part, sont des choses absolument distinctes qui dépendent de principes fort différens. Par des côtés multiples l'exploitation des chemins de fer se rattache à l'industrie et au commerce, et on ne doit pas plus comprendre une exploitation officielle qu'une industrie ou un commerce officiels.

Organisation militaire des chemins de fer en France. — Nous ne nous proposons pas de décrire l'organisation militaire des chemins de fer; elle repose sur un principe admis aujourd'hui à peu près sans contestation : l'association de l'élément militaire et de l'élément technique. Mais, si nous voulions entreprendre cette tâche, il nous suffirait de traduire un livre récemment publié à Berlin sous ce titre : *les Chemins de fer français pendant la guerre de 1870-71 et leur développement ultérieur au point de vue stratégique*, par H. Budde. — L'auteur, après avoir analysé tous nos règlemens, formule les conclusions ci-après : « Pour terminer, nous voudrions faire ressortir encore une fois combien l'organisation militaire des chemins de fer et la formation de troupes de chemins de fer étaient incomparablement plus faciles en France qu'en Allemagne. En notre pays, il faut compter avec une organisation administrative et gouvernementale fort compliquée, avec des divergences d'opinions et d'intérêts multiples. En France, au contraire, la commission supérieure n'a affaire qu'aux six grandes compagnies de chemins de fer, où fonctionnent déjà, en temps de paix, les commissions de chemins de fer sous le nom de *commissions d'études*. En temps de paix déjà, les principales lignes de France se trouvent, sous le *rapport militaire et technique*, dans les mains qui sont appelées à les exploiter en temps de guerre. Les autorités dirigeantes, *grâce à l'existence des grands réseaux*, sont habituées à faire grand et à disposer d'immenses ressources pour un domaine d'une vaste étendue. Les compagnies françaises de chemins de fer ont en sus de cela une *organisation tellement bien agencée et tellement solide*, que la commission supérieure y trouve une source à peu près inépuisable d'agens de chemins de fer parfaitement disciplinés et formés d'après des règles identiques et qui, réunis en cas de guerre, en une troupe de chemins de fer, peuvent rendre d'excellens services à l'armée. Ce sont là des avantages incontestables

qui, envisagés au point de vue militaire, sont de nature à justifier ce vœu que nous exprimions à la page 62 : *Qu'on se hâte de réunir les chemins de fer allemands en grands réseaux ayant leur administration propre*, mais placés sous le contrôle sévère d'une puissante autorité de surveillance. »

Loin de célébrer les avantages que présenterait l'absorption de tous les chemins de fer par l'état, l'écrivain allemand trouve dans cette absorption même des causes de faiblesse et de division. Que l'on suppose cette transformation effectuée en France, la plus grande partie des agens des compagnies sont passés au service de l'état, ils sont devenus des fonctionnaires; nous ne leur faisons pas l'injure de croire qu'ils aimeront moins leur pays, qu'ils marchanderont davantage leur temps et leur peine. Nous dirons seulement: moins responsables, ils seront moins puissans; devenus directeurs d'administrations d'état, les anciens administrateurs ou directeurs des compagnies seront sans qualité pour prendre des décisions importantes, pour engager de grosses dépenses, pour faire à l'administration de la guerre des avances de plusieurs millions. A chaque incident, il faudra écrire, faire des rapports, des propositions, écrire, toujours écrire, en référer au ministre, lui demander des instructions, des crédits, des ordonnancemens. On nommera des commissions, des sous-commissions; tout cela sera correct, régulier, administratif; mais cela n'empêchera pas l'ennemi de marcher. On a attendu pendant deux jours des instructions pour faire sauter les tunnels des Vosges, et, quand ces instructions sont arrivées, il n'était plus temps.

Les Allemands sont entrés le 12 octobre 1870 à trois heures à Épinal; le lendemain matin les ingénieurs de la compagnie de l'Est faisaient sauter le grand viaduc de Xertigny et, pendant toute la durée de la guerre, la circulation des trains a été interrompue. S'ils eussent demandé des instructions à Tours, la réponse eût trouvé les Allemands en possession du viaduc.

IV. — RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.

Il y a en ce moment dans le monde environ 300,000 kilomètres de chemins de fer répartis de la manière suivante :

Amérique	143,000	kilomètres.
Asie (principalement l'Inde anglaise). . . .	11,000	—
Océanie (principalement l'Australie)	2,500	—
Afrique (principalement l'Algérie et l'Égypte).	2,500	—
Europe.	140,000	—

Sans nous occuper de l'Asie, de l'Océanie, de l'Afrique, qui ne

nous offriraient cependant que peu d'exemples de l'exploitation par l'état, nous pouvons dire que l'Amérique du Nord a élevé à la hauteur d'un dogme politique l'inaptitude de l'état à se charger de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Si nous restons en Europe, nous trouvons que les cinq sixièmes environ du réseau sont exploités par des compagnies; le dernier sixième est exploité par l'état, savoir : en Belgique, 2,105 kilomètres; en Allemagne, 17,606; en Austro-Hongrie, 2,274. Historiquement nous avons donc pu dire que la question était bien loin d'être résolue en faveur du système de l'exploitation par l'état.

Ce ne sont point des considérations économiques qui ont déterminé la création des réseaux d'état; ceux-ci sont dus presque tous à des motifs politiques, aussi bien en Belgique qu'en Allemagne et en Hongrie.

Pendant trois ans, le régime de l'exploitation par l'état a été essayé en France sur des lignes importantes ; l'impuissance de l'administration à se plier aux nécessités commerciales, impuissance signalée à l'avance par les orateurs les plus influens de l'assemblée nationale, et notamment par M. Jules Favre, a été démontrée par l'expérience.

Sur les réseaux exploités par l'état, les taxes moyennes payées par le public ne sont pas inférieures à celles qui sont payées sur les réseaux exploités par les compagnies; presque toujours même elles sont supérieures.

Sur ces mêmes réseaux, la réglementation remplace la responsabilité. Pour se soustraire aux difficultés des relations avec le public, les directions d'état s'efforcent de limiter l'exploitation, au moins en ce qui concerne le trafic des marchandises, à la traction des trains. Tout individu qui ne peut remettre au moins 5,000 kilogrammes de marchandises à la fois doit ou payer d'énormes surtaxes, ou s'adresser à des intermédiaires.

Si nous cherchons vainement ce que le public gagnerait à la suppression des compagnies et à la transformation de leurs agens responsables en fonctionnaires à peu près irresponsables, aussi bien pécuniairement que personnellement, nous n'avons aucune incertitude sur les pertes que subira l'état. L'état, qui n'impose pas la rente, ne pourra prélever d'impôts sur le revenu des capitaux nécessaires à l'achèvement du réseau. Les impôts qui grèvent si lourdement l'industrie des transports (en 1876 elle a payé 159 millions) seront difficilement maintenus, et il faudra demander à l'impôt les moyens de combler un pareil déficit; lorsque l'état sera le maître du prix de ces transports, en temps, nous ne disons pas de disette, mais seulement de cherté, jamais on ne maintiendra des taxes un peu élevées sur le prix des choses nécessaires à la vie.

Tous les fonctionnaires publics démontreront qu'il est indispensable de leur accorder, sinon la gratuité, au moins le quart du tarif comme aux militaires et marins. On invoquera l'exemple des pays étrangers pour le transport des électeurs et des membres du parlement. Est-on certain que dans les questions électorales, l'abaissement du prix des transports ne jouera jamais le moindre rôle? Les compagnies de chemins de fer résistent à toutes ces sollicitations parce qu'elles ont un intérêt considérable à sauvegarder la rémunération et l'amortissement du capital énorme consacré à la construction de leurs lignes. Si ce capital s'élève *à dix milliards*, et on peut prévoir cette limite, il faut que l'exploitation donne en recettes nettes pour l'intérêt et l'amortissement au moins 550 millions par an. Si l'exploitation est dirigée d'une façon telle que les bénéfices annuels soient inférieurs à cette somme, il faut que l'impôt comble la différence. Si on arrive à la limite extrême de ne demander au public que le remboursement pur et simple des dépenses d'exploitation, il faut ajouter aux impôts, pendant 75 ans environ, une somme annuelle de 550 millions. Voilà ce qu'il faudrait que tout le monde sût et ce que tant de personnes ignorent. On dit : l'état fait le service de la poste, il fera bien celui des chemins de fer. On ne se demande pas si ce service de la poste, en comptant ce qu'il coûte, est rémunérateur ou non.

Nous avons parlé d'une perte annuelle possible de 550 millions; rien ne dit que ce serait une limite qu'on ne dépasserait pas. Comment, en effet, l'état résisterait-il aux demandes incessantes de nouvelles lignes? il sera sans force et cependant il est déjà bien lourdement engagé. On a, dans le courant de l'année 1876, distribué aux chambres un petit volume intitulé : *Engagemens du Trésor public contractés pour le remboursement d'avances à l'état et pour l'exécution de divers services publics*. En ce qui concerne les chemins de fer, les engagemens contractés par l'état s'élèvent aujourd'hui à un milliard. Est-il prudent, lorsque l'avenir est déjà si chargé, de s'engager dans une affaire aussi lourde, aussi grosse d'imprévu que le serait le rachat général des chemins de fer? Nous ne le pensons pas et nous estimons qu'il faut une grande hardiesse ou une grande ignorance des faits pour répondre affirmativement.

On a bien voulu reconnaître que l'exploitation directe des chemins de fer par une armée de fonctionnaires présentait de graves inconvéniens, et on a proposé une solution dont nous avons dit quelques mots en commençant cette étude. L'état rachèterait tous les chemins de fer, non plus pour les exploiter lui-même, mais pour les affermer le lendemain à des compagnies nouvelles qui lui paieraient une redevance; c'est la solution devant laquelle, depuis deux ans, le gouvernement italien demeure hésitant. Mais on peut se

demander ce que l'on gagnera et qui gagnera quelque chose dans cette transformation. Au lieu d'avoir devant lui les agens de six compagnies, le public en aura dix, quinze, vingt peut-être; il n'y prendra point garde. En second lieu, pour que la transformation se justifie, on imposera aux compagnies fermières des tarifs plus bas que les tarifs actuels. Supposons 10 pour 100 sur 900 millions de recettes brutes, cela fera 90 millions; la redevance sera diminuée de ces 90 millions, mais, comme on devra toujours payer le prix convenu pour le rachat, il faudra inscrire cette somme en dépense au budget de l'état. Enfin, que seront ces compagnies nouvelles? Elles n'auront besoin que d'un faible capital pour leur fonds de roulement; elles ne seront en rien comparables aux compagnies actuelles dont le capital dépassera bientôt pour chacune d'elles un milliard, 1,500 millions, deux milliards; elles seront infiniment moins solides et moins puissantes. Moins puissantes : ne serait-ce pas là le secret désir de ceux qui considèrent comme nécessaire de briser ce qu'ils appellent l'esprit de résistance des compagnies? Il faudrait d'abord ne pas se contenter d'affirmations vagues; il faudrait préciser et dire dans quelles conditions cette résistance s'est manifestée; mais nous allons plus loin, nous dirons que c'est précisément parce qu'elles sont résistantes ou, plus exactement, capables de résistance qu'il faut les garder; on ne s'appuie que sur ce qui résiste, et, dans des circonstances bien graves, le pays a été heureux de rencontrer ces grandes associations et d'obtenir d'elles des services inespérés.

On oublie véritablement ce qui s'est passé en 1871, quand, au lendemain de la signature de l'armistice, on a demandé aux compagnies d'assurer en quelque sorte à la fois le ravitaillement de Paris, — le rapatriement de 400,000 prisonniers français, — le déplacement de la moitié de l'armée allemande. Personne n'a songé qu'il y avait sur les voies de fer 150 ouvrages détruits et que la circulation était entravée par ces immenses destructions et par les exigences des armées d'occupation. Les compagnies françaises n'ont pas demandé un jour de répit, elles ont silencieusement accompli une œuvre immense. L'état est-il au moins venu financièrement à leur secours? Loin de là; il leur a dit : Ouvrez des chantiers de tous côtés, agrandissez vos gares, augmentez votre matériel roulant; puis, pour les garanties d'intérêt, je vous dois des sommes considérables, mais je ne puis vous les payer; procurez-vous-les comme vous le pourrez, je vous en servirai l'intérêt. — En 1871, comme en 1872, l'état a tenu le même langage, et les compagnies ont dû ajouter aux emprunts qu'elles avaient à faire pour leurs travaux ordinaires et extraordinaires des emprunts spéciaux, environ 30 millions en 1871 et 34 millions en 1872, pour remplacer les engagemens de l'état.

Tout cela a été possible, nous dirons même facile, parce que la France a une organisation financière spéciale. Elle a deux grands-livres de la dette publique, le grand-livre du trésor, le grand-livre des six compagnies de chemins de fer; tous deux s'ouvrent pour enregistrer les placemens de l'épargne, dans des conditions différentes, il est vrai, mais en se prêtant un mutuel concours. Un jour, le grand-livre des chemins de fer, avec la dette de 10 milliards au moins qui y aura été inscrite, disparaîtra au grand profit de son voisin, le trésor public, qui héritera de cet immense capital. Faut-il fermer dès aujourd'hui cette source du crédit des compagnies et dire que le crédit de l'état répondra seul à tous les besoins du pays? Selon nous, ce serait une erreur grave, attendu que les compagnies ont un crédit indépendant et distinct de celui de l'état. Si, à divers momens, le crédit de l'état semble pouvoir suffire à tous les besoins du pays, à d'autres momens, et surtout aux époques difficiles, il est prudent d'assurer à l'épargne publique deux modes de placement. De 1871 à 1874, les cours du 3 pour 100 français donnaient un intérêt qui a varié de 5,79 pour 100 à 5,06. Dans la même période, les obligations de la compagnie du Nord ont été émises à des cours qui, prime de remboursement comprise, représentent un intérêt qui a oscillé entre 5,239 et 4,917 pour 100.

Dieu préserve notre pays de revoir des jours pareils à ceux de 1871; mais, s'ils revenaient, on se repentirait amèrement d'avoir anéanti à l'avance des organisations puissantes et indépendantes de l'état, des institutions telles que la Banque de France. Supprimez les six grandes compagnies et remplacez-les par des compagnies fermières, celles-ci conserveront selon toute apparence une partie de l'ancien personnel; les hommes seront donc en grande partie les mêmes; ils auront le même dévoûment, le même patriotisme, mais ils seront impuissans, car ils n'auront plus à leur disposition ces deux grands leviers : la liberté d'action et le crédit.

Le rôle de l'état, tel que nous le comprenons, est celui-ci : Garantir à chaque citoyen la sécurité dans ses biens et dans sa profession; — assurer l'impartiale distribution de la justice, la défense du pays sur terre et sur mer, l'exacte répartition des impôts, leur perception économique, leur emploi régulier; — se charger de l'exécution des travaux publics que l'industrie privée ou les pouvoirs locaux ne sauraient entreprendre. A nos yeux, c'est assez et c'est déjà bien grand; mais que l'état laisse à l'industrie privée tout ce que celle-ci peut concevoir et accomplir.

Si, exceptionnellement, une industrie touche par des côtés nombreux aux intérêts publics, — et l'industrie des chemins de fer est dans ce cas, — l'état peut et doit remplir vis-à-vis d'elle un rôle important, celui de protecteur, de défenseur des intérêts généraux.

Ce rôle, la loi française l'a prévu et défini de la manière la plus large, et il n'y a rien à souhaiter à cet égard. Nous admettons parfaitement, nous désirons même, un état qui contrôle et qui surveille; mais nous redoutons un état qui, chargé d'agir lui-même, est condamné à flotter toujours entre deux écueils, l'indifférence ou l'excès, qui, en un mot, empêchera ou opprimera.

Nous n'hésitons donc pas à conclure qu'il n'y a rien à changer à l'organisation générale du réseau des chemins de fer en France. Cette organisation comporte des améliorations, nous sommes bien éloigné de le méconnaître; mais l'exploitation des chemins de fer n'est déjà plus ce qu'elle était il y a vingt ans, et elle sera singulièrement transformée encore d'ici à vingt autres années. Les mots *changement de propriétaire*, que l'on voit écrits en gros caractères sur la porte de certains établissemens, ne sont pas d'ordinaire l'indice d'une situation florissante, et le public s'est plus d'une fois demandé si l'ancien propriétaire ne valait pas mieux que le nouveau.

Dans tous les cas, est-il sage, est-il raisonnable d'abattre une maison dans le seul but d'avoir un meilleur logement? Pourquoi se hâter, se presser sans mesure? La loi a prévu le moment où, sans secousses, sans difficultés, l'état entrera en possession du réseau français, où il recevra sans bourse délier au moins 30 à 35,000 kilomètres de lignes ayant coûté plus de 12 milliards qui seront alors complétement remboursés. Le revenu d'un tel réseau suffira pour payer la dette publique. Une telle perspective est-elle à dédaigner, et ne doit-on pas, au contraire, tout faire en vue de se ménager dans l'avenir un si beau résultat?

N'oublions pas enfin le vœu formulé par un écrivain militaire allemand, de voir disparaître dans son pays l'organisation administrative et gouvernementale si compliquée des chemins de fer et de remplacer cette confusion par la création de grands réseaux ayant leur organisation propre, leur crédit, leur initiative et leur responsabilité. Collaborateurs, en temps de paix comme en temps de guerre, de la grande commission militaire supérieure des chemins de fer, les chefs des compagnies françaises mettent à la disposition du ministère de la guerre un personnel nombreux et parfaitement discipliné. Nous ne sommes pas habitués à trouver dans les publications étrangères l'éloge des institutions françaises; faut-il écrire aux journaux américains que l'opinion qu'ils se sont faite de l'organisation de nos chemins de fer est fausse? faut-il prévenir les Allemands que nous allons nous hâter de faire disparaître la concentration de nos forces industrielles?

F. Jacqmin.

L'ALSACE-LORRAINE

SOUS LE RÉGIME ALLEMAND

I. *Considérations sur les finances et l'administration de l'Alsace-Lorraine sous le régime allemand*, par M. Charles Grad, conseiller-général et député du cercle de Colmar au *Reichstag*. Paris, 1877. Germer Baillière. — II. *Discours prononcé à la séance du* Reichstag *du 12 mars 1877*, par M. Bezanson, ancien maire et député de la ville de Metz. — III. *Séances du* Reichstag *du 28 février, 6 et 8 mars 1878*.

Celui qui écrit ces lignes se souvient parfaitement d'avoir, à Bâle, sa ville natale, alors qu'il y faisait ses premières études, entendu son professeur d'histoire expliquer avec complaisance à ses élèves que la cité voisine, Mulhouse, avait jadis formé, pendant un long espace de temps, un petit état indépendant, rattaché par les liens de la plus étroite alliance aux cantons de la Suisse. Venait-il à s'animer un peu, notre maître ajoutait volontiers, non sans une pointe de tristesse, que, si la fortune n'était pas devenue contraire, cette contrée si proche et si amie aurait pu être appelée, pour son plus grand bonheur, à faire partie intégrante de la libre Helvétie. A l'université d'Iéna, j'ai plus tard entendu sur le même sujet une autre leçon. Là j'ai appris que l'Alsace tout entière, ainsi que la Lorraine, antiques possessions de l'empire d'Allemagne, avaient depuis tantôt deux siècles manifestement manqué leur véritable destinée, par suite de méprises étranges, également contraires aux saines données de la logique et au progrès rationnel du développement historique. Plus sûr de l'avenir que mon compatriote, le petit professeur de Bâle, sujet à courber son esprit timide devant les faits accomplis, le puissant généralisateur qui tenait à Iéna la chaire de la philosophie de l'histoire ne se sentait pas gêné pour si peu que l'occupation deux fois centenaire de Metz et de Strasbourg par les Français. En termes un peu vagues, mais solen-

nels et empreints d'une placide assurance, il annonçait que le temps ne pouvait manquer de se charger d'amener à lui seul, tôt ou tard, le triomphe de la loi infaillible des développemens nécessaires; les traditions interrompues reprendraient forcément leur cours : il serait donné à l'univers, un peu étonné d'abord, mais bientôt ravi, d'assister à l'accomplissement de l'arrêt providentiel, réunissant à nouveau en un seul et même corps de nation les membres trop longtemps dispersés de l'empire d'Allemagne.

Nous ne songeons pas à mettre en doute l'excellence d'une théorie qui semble d'ailleurs en train de prendre place, à l'heure qu'il est, parmi les plus saisissantes réalités. Notre dessein est beaucoup plus terre à terre. Outre que la compétence nous ferait absolument défaut, nous n'avons pas gardé, faut-il en convenir, le même goût que par le passé pour les thèses transcendantales. Resté en relations journalières avec la belle contrée voisine du lieu de notre naissance, nous y avons, durant ces dernières années, plus souvent traité des questions d'intérêt avec ses hommes d'affaires qu'agité des sujets de haute spéculation avec ses hommes de loisirs et d'études. C'est pourquoi, nous sentant, grâce à notre qualité d'étranger, complétement affranchi de toute passion personnelle et libre de toute attache politique, nous nous sommes considéré comme assez bien placé pour examiner simplement et en toute sincérité quels ont été, soit en bien, soit en mal, les résultats immédiats, effectifs, palpables pour ainsi dire, produits par l'annexion pour les deux provinces transrhénanes qui sont, depuis sept ans déjà, incorporées au domaine des Hohenzollern.

Nous sommes naturellement convié à cet examen par un livre qui a récemment paru sous la signature de M. Charles Grad, député de Colmar au *Reichstag*. M. Grad, esprit studieux, chercheur et précis, dont le nom a déjà réussi à marquer dans une autre sphère, à côté de ceux des Saussure, des Agassiz, des Lyell et des Tyndall, a eu l'heureuse pensée de réunir en volume une suite d'études qu'il a faites patiemment sur le budget de l'Alsace-Lorraine. Cet aride point de départ l'a conduit à dresser de la situation administrative, financière et économique actuelle de l'Alsace un inventaire des plus instructifs, que l'abondance des chiffres qu'il a été amené à citer ne réussit pas à rendre rebutant, grâce à l'habileté avec laquelle l'auteur a su entremêler ses démonstrations d'aperçus généraux sur les traditions, sur les coutumes et la condition sociale des populations de cette intéressante province.

En feuilletant ce volume, si plein de renseignemens, notre pensée s'est tout de suite reportée au discours par lequel M. Bezanson, l'ancien maire de la ville de Metz, qu'il représente aujourd'hui au parlement de Berlin, a fait, au printemps dernier, entendre au

Reichstag les doléances de l'Alsace-Lorraine. Le public européen a sans doute gardé souvenir de cette harangue, rendue si saisissante par le calme et par la concision de l'orateur. Pas un mot de colère ni de haine n'est sorti de sa bouche, car il savait d'avance que toute parole déplaisante serait étouffée sous les clameurs et les rappels à l'ordre. Très habilement il s'est borné à porter à la tribune un froid bilan dont chaque chiffre tombait comme un acte d'accusation à l'adresse du régime dont ceux qui l'écoutaient sont les représentans. Ce que M. Bezanson disait si bien alors, M. Grad s'est depuis chargé de le démontrer dans son livre, et la salle du *Reichstag* vient de retentir tout récemment encore des plaintes douloureuses des députés de l'Alsace-Lorraine. Avec une sagesse très méritoire, ces messieurs ont évité d'agiter aucune thèse irritante devant un auditoire qu'ils savaient mal disposé. Se rendant compte de l'état présent des esprits en Europe, ils se sont abstenus d'en appeler aux grandes puissances, volontairement indifférentes à ce qui se passe sous leurs yeux, à leur portée, entre les Vosges et le Rhin, mais dont les plénipotentiaires prochainement réunis en congrès sous la présidence de M. de Bismarck vont recevoir l'édifiante mission de prêter l'oreille la plus attentive aux moindres revendications nationales qui viendraient à surgir bien au loin, soit par delà les rives du Danube, soit sur le versant oriental des défilés du Caucase. Loin de rechercher l'effet des bruyantes généralités et de se livrer à de vaines récriminations, les députés d'Alsace-Lorraine se sont bornés dans leurs livres et dans leurs discours à traiter des questions pratiques et d'un intérêt immédiat pour les populations qui les ont envoyés à Berlin; ils ont préféré citer des chiffres précis et accumuler des faits indiscutables, ce qui est, après tout, le moyen le plus sûr de produire l'évidence. Livres et discours arrivent à la même conclusion et peuvent se résumer en deux mots : l'Alsace-Lorraine se dépeuple; l'Alsace-Lorraine se ruine.

A coup sûr, l'état des choses a été différemment représenté à l'empereur Guillaume au moment où, suivi de son fils le prince impérial, il est venu pour la première fois, en mai 1877, visiter une partie de sa nouvelle province. A en juger par le programme officiel publié à cette époque par les feuilles allemandes, ce voyage a moins eu le caractère d'une visite de souverain que d'une tournée de général d'armée. Sans doute, les réceptions, les fêtes et les manifestations d'enthousiasme public, qui forment l'accompagnement obligé d'un empereur en voyage, n'ont pas fait défaut; les autorités ont pris soin que les édifices publics fussent décorés partout et que les citoyens, invités, comme il est d'usage, à orner les façades de leurs maisons, se conformassent à ce devoir. La nouvelle université de Strasbourg, qui célébrait à ce même moment le cinquième anniver-

saire de sa fondation, a déployé les bannières de ses corporations, et les sociétés chorales et *guerrières* que compte la colonie allemande ont été heureuses d'en faire autant sur le passage de leur souverain. De son côté, la délégation des conseils-généraux, connue sous le nom de *Landesausschuss*, fière de ses nouvelles prérogatives, a profité de l'occasion pour se porter au-devant de sa majesté, et l'on a vu de même des députations de maires de campagne se joindre, sous la conduite de leurs *Kreisdirectoren*, au flot qui s'est pressé sur les pas de l'empereur afin de lui rendre hommage. Les habitans du pays de Bade, du Wurtemberg, du Palatinat et de la Prusse rhénane n'ont pas manqué d'accourir en foule pour diaprer de leurs pittoresques costumes la masse tant soit peu sombre des fonctionnaires et fournisseurs de cour qui sont venus, avec un ensemble dont nous ne nous tirons pas aussi bien dans les pays à traditions républicaines, saluer de concert leur souverain « couronné de victoire. »

Seules toutefois les villes de Strasbourg, de Metz, de Bitche et de Thionville ont assisté à ce spectacle, si fatalement troublé (on se le rappelle) par l'incendie de l'antique cathédrale de Metz, car l'empereur s'est borné à se rendre de l'une à l'autre de ces places fortes dont le ministre de la guerre et le maréchal de Moltke lui ont fait les honneurs, en jetant au passage un coup d'œil sur le camp retranché nouvellement établi aux approches de Haguenau. Il s'est probablement rappelé que, s'il est le chef suprême de l'armée, il n'est après tout qu'un empereur constitutionnel. A quoi lui aurait-il servi de pénétrer plus avant au milieu de ces populations dont il se reconnaissait impuissant à satisfaire les vœux? Par la situation particulière qui a été faite à l'Alsace-Lorraine au sein du nouvel empire, le sort de cette province et de ses habitans dépend de tant de souverains, de tant de corps constitués, de ministres et de bureaucrates que M. Herzog, directeur à la chancellerie impériale, en est plus le maître que l'empereur lui-même. Or ni M. Herzog ni M. de Bismarck, déjà retiré dans ses terres, n'ont accompagné sa majesté. C'est apparemment la raison pour laquelle le voyage impérial s'est à peu près réduit à une visite d'inspection des principales forteresses du nouveau boulevard de l'Allemagne. L'empereur n'a pu d'ailleurs emporter de cette tournée que d'excellentes impressions sur l'état de défense où se trouve ce pays, grâce aux 400 millions de francs qui ont été consacrés depuis 1872 à y développer les ouvrages fortifiés et les lignes de fer stratégiques. S'il avait eu le temps de parcourir aussi une partie de la chaîne des Vosges pour se rendre à Sainte-Odile, comme le comportait le programme primitif, il aurait eu occasion de constater, chemin faisant, avec quelle remarquable entente des besoins stratégiques ces montagnes ont été

récemment sillonnées d'un nouveau réseau de voies dites d'exploitation forestière.

Comme il est toutefois dans la destinée des souverains en voyage de ne guère voir que la surface des choses, il est à propos de se demander si les préoccupations trop exclusivement militaires dont l'Allemagne est aujourd'hui agitée n'ont pas exercé une influence fâcheuse sur la situation présente de l'Alsace-Lorraine et s'il n'y a pas plus de vérité dans les assertions un peu sombres de MM. Bezanson et Grad que dans les harangues trop embellies de tous les fonctionnaires prussiens.

I.

Quand il s'agit des intérêts vitaux de l'Alsace-Lorraine, les puissantes industries qui sont la gloire de cette province se présentent les premières à l'esprit. C'est, en Lorraine, l'industrie métallurgique; dans le Haut-Rhin, l'industrie cotonnière; puis, un peu partout, gravitant autour de ces deux grands groupes dont elles tirent en partie leur propre raison d'être, cent autres industries de moindre importance, qui avaient peu à peu fait de ce territoire un des plus actifs foyers de production industrielle du continent. Était-ce vertu native? En Lorraine peut-être, où s'est surtout développée l'industrie minière et métallurgique, mais non point en Alsace, dont la situation géographique, peu différente de celle de nos cantons suisses limitrophes, était défavorable à bien des égards, car il lui fallait faire venir de loin et le charbon nécessaire pour alimenter ses machines et les matières premières mises en œuvre par ses métiers. De plus, dans ce pays agricole et industriel à la fois, où le gagne-pain n'a jamais fait défaut à l'ouvrier laborieux, la main-d'œuvre était naturellement chère. Si néanmoins l'industrie alsacienne avait réussi à prendre un développement si prodigieux que la production cotonnière de la Haute-Alsace représente à elle seule une force productive presque égale à celle de l'Allemagne tout entière, c'est que les fabricans alsaciens possédaient dans le marché français un consommateur insatiable et riche, qui se montrait beaucoup plus sensible à la perfection des produits qu'au faux attrait du bon marché.

Au contact du goût français, la main-d'œuvre alsacienne, qui avait trouvé tout avantage à se plier aux exigences d'un acheteur payant vite et bien, en monnaie universellement recherchée, était devenue trop précieuse pour avoir eu besoin de chercher autour d'elle d'autres débouchés. Aussi, quand les fabricans de la Haute-Alsace se sont vus contraints tout à coup, par le déplacement de la ligne douanière, de se retourner vers l'Allemagne, ils se sont trouvés en face d'un marché absolument inconnu à la plupart d'entre eux, déjà

encombré par une production exubérante, et dont les conditions différaient singulièrement, à tous égards, de celles du marché français. Le rapport que le docteur Reuleaux, commissaire-général allemand à l'exposition de Philadelphie, a eu le singulier courage d'écrire, et que tout le monde a lu, en a assez appris sur les tendances et les habitudes de l'industrie allemande, sur ses mœurs commerciales, sur sa production excessive d'articles à bas prix, aussi médiocres de qualité que de goût; il a suffisamment signalé les embarras croissans que fait éprouver à cette industrie la perte successive de ses anciens débouchés, notamment en Russie et en Amérique, pour faire concevoir les difficultés que le producteur alsacien a eu à vaincre, et les répugnances qu'il lui a fallu surmonter avant d'engager contre de tels concurrens une lutte au rabais, qui ne lui ouvrait pour toute perspective que l'amère consolation, s'il lui fallait succomber, de ne pas du moins succomber tout seul.

A cela s'ajoutait l'état encore tout rudimentaire d'une législation économique, industrielle et financière qui, par de perpétuelles modifications de tarifs, des hésitations, des contradictions sans nombre et des entraves de toute sorte, tend à priver les transactions de leurs sécurités les plus indispensables. C'étaient, d'une part, des acheteurs en gros qui persistent à ne voir dans la *marchandise* qu'une *chose qu'on marchande*, et auxquels tous les prétextes sont bons pour se soustraire le plus possible à leurs propres engagemens; c'étaient, d'autre part, des concurrens d'ordinaire si peu scrupuleux que la législation allemande a jugé nécessaire de restreindre la liberté des commis-voyageurs en soumettant leurs cartes d'échantillons à l'estampille de la police; c'était enfin un système monétaire qui, par suite de sa nature intrinsèque et des incessantes fluctuations du change, n'a de décimal que le nom, et une absence presque complète de circulation fiduciaire, de telle sorte que le producteur, incertain de la rentrée de son fonds de roulement, qui reste pendant des mois paralysé et exposé à mille chances, se trouve placé dans l'impossibilité d'établir un prix de revient sincère.

L'industrie alsacienne n'a pas toutefois perdu courage et a su donner, en si fâcheuse occurrence, une preuve nouvelle de son étonnante élasticité. S'appuyant sur des capitaux qui manquent presque toujours à ses concurrens allemands, elle a dicté sa loi, imposé ses conditions, rebuté les mauvais payeurs, fait une guerre sans trêve au manque de bonne foi, obtenu, par l'intermédiaire de ses chambres de commerce, la protection des marques de fabrique, lesquelles n'avaient été jusque-là en Allemagne qu'un prétexte à contrefaçon, — fait des efforts, encore vains, pour obtenir une protection égale pour les inventions et les dessins industriels, inondé enfin le marché allemand, par la création de dépôts dans les principaux

centres, d'une quantité de produits à bon marché auprès desquels les articles similaires indigènes ne soutiennent pas la comparaison. Ce qu'elle y a gagné se réduit à peu près à la satisfaction de rendre le mal pour le mal : les industriels de la Saxe et des pays rhénans en savent quelque chose. Le gouvernement, auprès duquel ils se plaignent, leur répond pour les consoler que la concurrence est une loi de nature, contre laquelle il est impuissant.

La situation faite actuellement en Alsace-Lorraine, en dehors des causes générales de crise, à l'industrie métallurgique n'est pas plus riante que celle qu'y subit l'industrie cotonnière. Heureusement pour toutes deux, elles ont pu conserver en France une forte partie de leurs anciens débouchés malgré l'établissement des droits de douane sur la nouvelle frontière. Le chiffre annuel de leurs importations sur ce dernier marché s'élève en ce moment à plus de 80 millions. Mais là encore, nul profit sérieux à espérer; les droits et frais de transport dévorent au-delà des bénéfices, et c'est ainsi que toute l'ambition des industriels d'Alsace-Lorraine se réduit à peu près aujourd'hui à trouver moyen d'assurer le gagne-pain de leurs ouvriers et à arriver eux-mêmes, au bout de l'année, à couvrir leurs frais généraux de fabrication : ils n'y réussissent pas toujours. Déjà un certain nombre d'industries, autrefois prospères, sont ruinées ou ont émigré; d'autres périclitent et végètent; la plupart en sont à se louer de n'avoir pas encore succombé et font songer au mot de Sieyès, qui se félicitait d'avoir pu traverser la terreur « en vivant. » Mais pour une industrie, c'est peu que de vivre seulement; il lui faut, sous peine de décadence et de mort, pouvoir progresser et grandir. Aussi ceux des producteurs d'Alsace-Lorraine qui s'en sont senti la force et le courage ont-ils pris le parti de créer des succursales sur le versant français des Vosges, afin d'être prêts à tout événement et de laisser, sans trop de dommage personnel, au gouvernement allemand le loisir et le temps de formuler le code économique appelé, s'il se peut, à introduire dans le nouvel empire les habitudes de travail régulier et d'épargne, inséparables aujourd'hui de la vraie prospérité des nations.

Les agriculteurs d'Alsace-Lorraine ont-ils, plus que les industriels, sujet d'être satisfaits de l'annexion de leur pays à l'Allemagne? Beaucoup d'entre eux avaient d'abord pensé que du moins ils n'y perdraient rien; les vignerons et les planteurs de tabac comptaient même y gagner beaucoup. Mais leurs illusions ont été de bien courte durée. Nous ne pouvons entrer ici dans les curieux détails de ce roman champêtre dont les péripéties ont abouti, plus promptement qu'on ne pouvait croire, à la dure réalité d'aujourd'hui. La culture de la vigne, qui occupe et fait vivre en Alsace près de 30,000 familles, a cessé d'être pour le pays une source de

richesse, aussi bien que la culture du tabac, qui jadis répandait, bon an, mal an, dans les villages alsaciens 3 ou 4 millions de francs payés par la régie française, mais qui, elle partie, est tombée en peu d'années à un tel degré de décadence que les deux tiers de la récolte ne trouvent plus maintenant acquéreur à aucun prix. Si nous mentionnons spécialement ces deux genres de culture, c'est qu'ils étaient, en temps normal, pour le paysan alsacien, une source de réelle aisance. Les autres cultures le font vivre; celles-ci, quand elles réussissaient, le mettaient à flot, lui permettaient de payer ses dettes et d'ajouter à la dot de ses filles.

Mais à quoi bon des dots, maintenant que les épouseurs manquent?

L'Alsace-Lorraine se dépeuple, a dit M. Bezanson. Nous allons le faire ressortir à l'aide des chiffres officiels, en faisant voir combien est grave cette dépopulation qui frappe le pays dans ses forces vives.

D'après le dernier recensement français, qui remontait à 1866, les 1,690 communes cédées à l'Allemagne en 1871 comprenaient une population totale de 1,597,200 âmes. Acceptons ce chiffre et négligeons ainsi de faire entrer en ligne de compte l'accroissement qui avait dû se produire entre 1866 et 1871 par suite du fait normal de l'excédant des naissances sur les décès, lequel s'élevait par période quinquennale à 70,000 âmes environ. Lors du premier recensement allemand, fait en décembre 1871, le chiffre de la population civile de l'Alsace-Lorraine était déjà tombé à 1,517,400 habitans, soit une diminution de près de 80,000 âmes. Quatre ans plus tard, en décembre 1875, la statistique officielle relevait une nouvelle diminution de 18,400 âmes dans la population civile de la province. Malgré le contingent fourni par l'immigration allemande et l'excédant annuel des naissances sur les décès, la population civile de l'Alsace-Lorraine est actuellement tombée à 1,499,000 habitans : le pays a donc perdu depuis 1866 près de 100,000 âmes par des circonstances étrangères au cours normal des choses. Or les documens allemands confessent eux-mêmes que l'excédant de l'émigration sur l'immigration ne saurait être évalué, pendant ces quatre dernières années, à moins de 78,000 âmes.

Quoique la statistique n'en dise pas davantage, il nous sera facile de démontrer que cette perte ainsi éprouvée par l'Alsace-Lorraine et qui s'aggrave d'année en année porte presque exclusivement sur sa population mâle valide. Le premier signe s'en trouve dans la disproportion de plus en plus caractérisée entre le nombre des individus de l'un et l'autre sexe. En France, suivant le recensement de 1872, on compte actuellement plus de 99 hommes pour 100 femmes : l'excédant de ces dernières, pour le territoire français tout entier, n'est que de 137,900 individus. En Alsace-Lorraine, cette proportion, abaissée dès la fin de 1871 à 92 1/5 pour 100, n'était plus,

quatre ans après, en décembre 1875, que comme 90 1/2 est à 100. Encore le chiffre de la population mâle était-il resté inférieur à cette moyenne dans dix arrondissemens sur les vingt-deux que comprend le territoire; à Strasbourg, on ne compte plus actuellement que 83 hommes pour 100 femmes et seulement 78 pour 100 à Metz, qui a continué à perdre en quatre ans plus de 6 pour 100 de la population qui lui était restée en 1871.

L'excédant du nombre des femmes dans la population civile indigène s'élevait, à la fin de 1875, pour l'ensemble du territoire d'Alsace-Lorraine, au chiffre énorme de 77,140 individus, chiffre supérieur à la moitié de l'excédant féminin total de la France entière! Cette effrayante diminution de la population mâle de l'Alsace-Lorraine trouve son explication dans les relevés des recrutemens militaires auxquels il a été procédé dans cette province par l'autorité allemande. Les quatre classes dont les chiffres officiels nous sont connus (1871-1874) comptaient ensemble 112,152 jeunes gens appelés par leur âge au service. Sur ce chiffre, 27,937 seulement étaient présens dans leurs foyers au moment de la formation des listes, et sur ce nombre, déjà si réduit, les conseils de révision n'en ont trouvé que 10,011 (en quatre ans) qui fussent immédiatement propres au service. Ne ressort-il pas de là avec évidence que la jeunesse valide presque tout entière quitte successivement le pays et qu'une forte portion du peu qui y reste est atteinte d'infirmités qui la rendent aussi peu apte à porter l'uniforme qu'à fonder une famille? Aussi, pendant cette même période, le nombre des mariages a-t-il diminué de plus de 3,000 (12,520 en 1874 contre 15,719 en 1872), et l'excédant des naissances sur les décès, qui était en temps normal de 16,200 par année, était-il graduellement descendu à 10,900 en 1875.

Il nous paraît inutile d'insister davantage. Les évaluations les plus modérées autorisent à dire que l'Alsace-Lorraine s'est appauvrie en quatre ans de 70,000 à 80,000 jeunes gens, et que cet appauvrissement, qui ravit au pays la meilleure partie de ses forces, doit, par sa cause et sa nature même, se reproduire d'année en année; si nous sommes bien informé, il se montait encore, pour le dernier semestre, au chiffre de 3,000 à 4,000 individus (1). Ce n'est

(1) Un document distribué il y a quelques jours au *Reichstag* constate que 6,240 jeunes Alsaciens-Lorrains, faisant partie de la classe de 1876, ont été judiciairement poursuivis cette même année pour insoumission à la loi militaire. Si élevé que soit ce chiffre, il est loin de donner une idée exacte de la situation réelle, car il ne comprend que les réfractaires sur lesquels l'autorité allemande avait conservé quelque prise en ce que, à leur défaut, il lui était loisible de frapper les parens ou les biens qu'ils avaient laissés derrière eux en quittant le pays. Les chiffres fournis par les trois présidens de district (préfets) dans leurs rapports aux conseils généraux d'Alsace-Lorraine, à la dernière session d'août, démontrent que sur un contingent total de 34,129 jeunes gens,

qu'exceptionnellement que ces jeunes gens, qui ont fui leur pays pour ne point être astreints au service militaire allemand, peuvent retourner dans leurs foyers. Si des raisons de famille les y forcent, il leur faut solliciter la nationalité allemande et se soumettre d'avance à toutes les conséquences qu'elle pourra entraîner pour eux, ou s'exposer au danger d'être, selon les cas, expulsés comme optans ou enrégimentés de force comme réfractaires. Aucune de ces alternatives n'a d'attraits; aussi la plupart se résignent-ils à ne plus revoir leur village, heureux encore si leurs parens, qui souffrent déjà assez de les savoir loin d'eux, ne sont pas accablés de menaces et d'amendes pour les contraindre à faire revenir des fils dont très souvent ils ignorent jusqu'à la résidence.

Cet état de choses lèse trop gravement les intérêts vitaux de l'Alsace-Lorraine pour que les représentans de cette province aient pu rester indifférens. La question vient d'être portée par eux devant le *Reichstag* dans la séance du 6 mars; elle y a été longuement discutée. Malheureusement les déclarations faites au nom du gouvernement par M. le sous-secrétaire d'état Herzog ne permettent pas d'espérer qu'il soit apporté de sitôt un remède sérieux au mal. Ni la motion par laquelle M. Grad et ses collègues de la Lorraine et de la Haute-Alsace demandaient que les optans fussent admis à revenir dans leurs foyers sans être inquiétés, ni la proposition beaucoup plus mitigée des cinq députés autonomistes, qui se contenteraient, en cette matière, d'un peu plus d'uniformité et d'impartialité dans les décisions et les procédés de l'administration, n'ont trouvé grâce devant l'orateur du gouvernement. Aux uns, il a objecté l'intérêt de la sûreté de l'état et les principes de justice distributive; aux autres, l'inconvenance qu'il y a de suspecter l'administration allemande de manque d'équité. Quoique le *Reichstag* ait fait sienne la motion des députés autonomistes, en la votant à une forte majorité, il est probable que le gouvernement, bien loin de consentir à se lier par une loi, comme on le lui demande, voudra conserver toute sa liberté d'action, en se fondant sur ce que, comme l'alléguait M. Herzog, « aucune promesse, aucune stipulation du traité de paix n'a été violée. » Il en sera de ces débats comme du récent décret d'amnistie du 9 février, rendu par l'empereur d'Allemagne en faveur des réfractaires d'Alsace-Lorraine, décret qui, en fait, n'amnistie

afférant, pour cette province, à la classe de 1876, près de 27,000 conscrits avaient dû être compris provisoirement ou définitivement, à des titres divers, dans la catégorie des non-valeurs; l'autorité allemande ignorait absolument la résidence actuelle de 7,184 d'entre eux. Si l'on réfléchit qu'à l'époque où l'Alsace-Lorraine a été enlevée à la France, les jeunes gens de la classe de 1876 n'étaient encore que des enfans de quatorze ans, on sera certainement frappé de l'énergique et contagieuse persistance du sentiment que le régime allemand inspire aux populations alsaciennes.

personne et qui assurément ne contribuera point à ramener dans cette province, même pour une faible partie, la population masculine qu'elle a perdue depuis six ans.

Est-il étonnant qu'une pareille situation entretienne l'irritation en même temps qu'elle est pour les familles une cause incessante de gêne et souvent de ruine? Il a suffi que l'Allemagne importât en Alsace-Lorraine ses institutions militaires pour que, — fait inouï dans ce pays de culture intensive, où la moindre parcelle de terre rapporte annuellement plutôt deux récoltes qu'une seule, — l'on vît des cantons entiers demeurer en jachère, faute de bras suffisans pour les cultiver, et les biens de mainmorte ne point trouver preneurs parce que la plupart des paysans, privés de l'aide d'un ou de plusieurs de leurs fils, se voyaient forcés en conséquence de réduire leur train de culture. — Pour l'industrie, il en a été de même; il est devenu de plus en plus difficile aux manufacturiers alsaciens de recruter des contre-maîtres et des ouvriers consciencieux, habiles, dévoués à leur industrie et à leurs patrons, comme le sont d'ordinaire les ouvriers d'Alsace, que les mercenaires allemands, plus vigoureux peut-être, mais assurément moins agiles de leurs doigts, ne sauraient utilement remplacer.

S'il est triste de voir un pays perdre ainsi peu à peu, en pleine paix, la meilleure partie de ses bras, c'est peut-être un symptôme plus fâcheux encore d'avoir à constater que cette dépopulation frappe jusqu'à la réserve intellectuelle d'une province dont la mission la plus glorieuse avait été jusqu'à ces dernières années de servir d'intermédiaire désintéressé et studieux entre deux grands peuples. Nous ne voulons pas toucher incidemment ici à la grosse question de l'instruction publique en Alsace-Lorraine (1). Nous reconnaîtrons que, par suite surtout des pénalités infligées aux parens, les écoles primaires sont devenues plus nombreuses et plus fréquentées, tout en faisant nos réserves sur la valeur de l'enseignement qui y est actuellement donné et que des Alsaciens, d'autant plus compétens qu'ils étaient avant la guerre partisans et admirateurs enthousiastes des méthodes allemandes, estiment être bien inférieur à celui que distribuaient, avec moins de bruit il est vrai, les modestes instituteurs français. Mais encore une fois, ce n'est pas de cela qu'il s'agit en ce moment. Si la population des écoles primaires, accrue du contingent apporté par les familles allemandes, a arithmétiquement augmenté, on n'en peut déjà plus dire autant de celle des établissemens d'enseignement secondaire. La

(1) Dans le neuvième chapitre de son livre, M. Ch. Grad donne de longs et intéressans détails sur cette question de l'enseignement public, qui a toujours tenu, en Alsace-Lorraine comme ailleurs, une si grande place dans les procédés d'assimilation prussiens.

complète transformation des programmes, l'introduction systématique de l'enseignement en allemand, la mise à l'index du français, qui n'est plus qu'exceptionnellement toléré dans les écoles (quoiqu'il n'ait cessé de régner sans partage sur les paquets d'enveloppes du tabac que le gouvernement fabrique à Strasbourg), des exigences et des entraves de toute sorte ont rendu très difficile aux parens de faire donner à leurs enfans l'éducation qu'ils estiment être la meilleure. Qu'on ajoute à cela la menace permanente de l'obligation du service militaire, qui saisit l'adolescent dès l'âge de dix-sept ans, avant même qu'il n'ait quitté les bancs du collége, et l'on comprendra pourquoi tant de familles d'Alsace et de Lorraine se résolvent, quoi qu'il leur en puisse coûter de chagrin et d'argent, à se séparer de leurs enfans pour leur faire donner en France une éducation qui ne fausse pas leur jugement en apportant dans l'enseignement de l'histoire, de la géographie et des langues modernes les préoccupations de la politique du jour.

L'université de Strasbourg fournit une démonstration tout à fait éloquente de cette dépopulation, qui n'a même pas épargné la jeunesse studieuse d'Alsace-Lorraine. Le nombre total des étudians qui fréquentent cette université flotte entre 620 et 700 par semestre. Les élèves de nationalité prussienne entrent pour près de moitié dans ce chiffre; les autres états allemands y contribuent pour environ un quart, les nations étrangères pour à peu près autant, tandis que 80 étudians, tout au plus, sont Alsaciens ou Lorrains, — car on ne peut sérieusement compter comme tels les quinze ou vingt fils de fonctionnaires allemands qui, dans les relevés, figurent également sous cette dernière rubrique, à titre de *domiciliés* en Alsace-Lorraine. L'an passé, le nombre des étudians *originaires* du pays était descendu à 67, chiffre inférieur à ce qu'il avait jamais été (il s'est un peu relevé depuis), inférieur même à celui du semestre qui a suivi la création de cette institution, à laquelle les contribuables d'Alsace-Lorraine ont déjà fourni un contingent de plus de 8 millions de francs en cinq ans. Il y a trois ans, le *Landesausschuss*, préoccupé d'aviser aux moyens de recruter le plus possible les fonctionnaires de la province au sein même de la population indigène, imagina de créer un fonds à distribuer en gratifications aux jeunes Alsaciens-Lorrains étudiant le droit à Strasbourg; mais le défaut persistant de candidats aptes à prétendre à cette faveur laisse chaque année la plus grande partie de ce fonds sans emploi. Pendant le semestre qui va finir, l'université de Strasbourg ne compte que 16 Alsaciens-Lorrains fréquentant les cours de la faculté de droit, 21 qui étudient la médecine, 13 la pharmacie, 20 inscrits à la faculté de théologie, 9 à la faculté des sciences et 6 à la faculté des lettres.

Ainsi, de quelque côté que se porte le regard, rapide et constante diminution de la population mâle indigène, à tous les degrés et dans toutes les classes : tel est le résultat qui ressort invariablement de toutes les statistiques générales ou spéciales qui ont été dressées depuis sept ans en Alsace-Lorraine par l'administration allemande elle-même.

II.

On se tromperait en pensant que les pertes que cette province a ainsi éprouvées et qu'elle continue à ressentir dans la partie indigène de sa population ont été efficacement compensées, dans une mesure quelconque, par l'immigration allemande. Le contingent fourni par cette immigration est en définitive resté bien inférieur à ce que l'on pourrait supposer. Dans la première période qui a suivi l'annexion, le flot germanique avait littéralement envahi le pays; le rêve de tout Allemand était alors de venir s'établir dans cette riche et pittoresque contrée, si longtemps convoitée et enfin reconquise; mais au flux n'a pas tardé à succéder le reflux, et la terre promise est presque devenue depuis lors une colonie pénitentiaire, pour maints fonctionnaires du moins, qui, se voyant obstinément tenus à l'écart par la population et réduits à ne fréquenter que le seul monde officiel, reconnaissent qu'ils ont fait fausse route en se laissant séduire par l'appât des gros appointemens qui leur sont servis. — D'après le dernier recensement général, et déduction faite des 33,000 hommes de troupes qui composaient, au 1er décembre 1875, jour où ce recensement a eu lieu, le 15e corps d'armée, le chiffre total de la population allemande établie en Alsace-Lorraine ne dépassait pas, à cette même date, 37,000 individus, au nombre desquels figurent près de 20,000 femmes. Cela revient à dire que, sauf un appoint assez faible d'immigrans appartenant au négoce, — appoint essentiellement instable dans le pays, à cause des tracasseries des créanciers, — les familles de fonctionnaires et d'employés d'administrations publiques forment le gros de cette immigration, dont plus d'un quart réside à Strasbourg même.

Or, veut-on connaître un des plus curieux résultats qu'a produits dans cette ville la substitution du personnel allemand aux fonctionnaires et employés français? En trois ans, l'octroi de Strasbourg constatait une révolution complète dans la nature de ses perceptions. L'introduction de toutes les denrées qui supposent l'aisance chez le consommateur diminuait dans une proportion énorme, en même temps que tous les articles de consommation commune suivaient rapidement la progression inverse. C'est ainsi que le produit des droits perçus sur la charcuterie et la viande salée avait plus que doublé dès la fin de 1872, et qu'avec le pétrole on a vu repa-

raître la chandelle en grande quantité sur les relevés d'octroi, tandis que la bougie et l'huile à brûler n'y figurent plus que pour mémoire et que la consommation de la viande fraîche et du vin est en décroissance d'autant plus frappante que la population urbaine s'est sensiblement accrue.

Si nous relevons ces faits, c'est qu'ils caractérisent une situation dont l'ensemble a exercé l'influence la plus désastreuse sur le commerce local des principaux centres d'Alsace-Lorraine. A part quelques maisons qui, par leur vaste clientèle s'étendant à la province tout entière, étaient assez solidement assises pour résister, le commerce d'articles de luxe a brusquement décliné dans une proportion qui ne laissait d'autre alternative qu'une liquidation « pour cause de départ, » ou la faillite à brève échéance. Bon nombre des plus beaux magasins d'autrefois ont cédé la place à des estaminets borgnes; d'autres sont à louer; la plupart de ceux qui restent ne renouvellent leur fonds qu'avec prudence et parcimonie, et n'ont souvent à offrir au chaland qu'un choix limité aux articles étalés dans la devanture. D'un autre côté, les loyers modiques ont rapidement haussé, par une conséquence naturelle de l'insuffisance des petits logemens que recherche la population immigrée, tandis que les grands appartemens restent vides. Dans la seule ville de Metz, où ce bouleversement social et économique a été beaucoup plus intense qu'à Strasbourg, parce que l'émigration locale y a été plus forte que nulle part, on compte actuellement, comme le rappelait M. Bezanson, 3,000 logemens vacans.

Les faillites et les ventes forcées se sont multipliées, tant à cause de la stagnation des affaires que par suite de l'arrivée dans le pays d'une population interlope de marchands, qui ont prouvé leur influence en contribuant de tous leurs efforts à la suppression, résolue en principe et déjà appliquée à Metz, des tribunaux de commerce, coupables de ne s'être pas montrés assez tendres pour les plaideurs de mauvaise foi. Par contre, l'émigration des capitaux, qui a été l'effet naturel du départ de la plupart des familles aisées, a entraîné la dépréciation de la propriété immobilière, sur laquelle les transactions ont diminué à tel point que bien des études de notaires sont devenues de moindre rapport que des charges d'huissiers.

Enfin les grands travaux de fortification et de construction de lignes stratégiques ont attiré dans le pays une population ouvrière nomade qui a été à la fois une cause de démoralisation et de renchérissement factice des subsistances. L'augmentation énorme du nombre des cabarets a encouragé et développé les habitudes d'ivrognerie, en même temps qu'une nouvelle législation pénale, beaucoup trop paternelle pour tous méfaits qui ne sont point de nature politique, a favorisé indirectement l'accroissement rapide du chiffre

des crimes et délits. On compte actuellement en Alsace-Lorraine près de 13,000 débits de boissons, dont plus de 2,000 ne datent que de 1872, et l'abus des alcools s'est si fort généralisé que le gouvernement vient de reconnaître l'urgence d'en restreindre législativement le débit. Quant à la criminalité, en voici l'édifiante progression : le nombre des individus poursuivis pour crimes ou délits a été de 6,900 en 1872; de 7,000 en 1873; de 9,740 en 1875; en 1876 il s'élevait à 12,273. Les poursuites pour contraventions se sont accrues, pendant cette même période de quatre ans, de 30,800 à 46,800. De là est naturellement résultée une augmentation proportionnelle dans les frais de justice criminelle et, d'autre part, une insuffisance croissante des établissemens pénitentiaires (1), quoique la justice évite le plus possible d'encombrer inutilement les prisons toutes les fois que, comme c'est d'ailleurs de règle dans la législation allemande, l'amende, qui profite au trésor, peut être substituée à l'emprisonnement, qui occasionne des frais à l'état.

Tout vient donc, on le voit, confirmer les justes doléances de M. Bezanson, puisque population, mariages, naissances, production industrielle, débouchés, commerce, revenus, en un mot tout ce qui constitue les élémens de richesse d'un pays, sont en décroissance en Alsace-Lorraine, et qu'il n'y a d'augmentation réelle, progressive et continue que sur le prix des subsistances et les exécutions judiciaires, les crimes et délits, les cabarets et la population des prisons.

On comprendra après cela que l'Alsace-Lorraine se plaigne du présent et n'envisage l'avenir qu'avec appréhension. Comment ne regretterait-elle pas davantage chaque jour tout ce qu'elle a perdu, alors qu'elle cherche vainement autour d'elle les compensations qu'on lui avait fait espérer? Si elle s'obstine à résister, c'est qu'elle éprouve de plus en plus combien le sort qui lui est fait est en opposition avec tous ses intérêts, et il arrive d'ordinaire que les intérêts froissés rendent l'homme plus revêche que la violation même de ses droits.

Certes, nous ne nous étions jamais attendu à voir les populations de la Lorraine accepter tranquillement les faits accomplis en 1870; nous prévoyions bien que, sacrifiées à d'impitoyables exigences militaires, elles protesteraient longtemps contre leur nouvelle destinée. Mais il nous a été impossible de n'être point particulièrement frappé de la vivacité avec laquelle nos voisins plus immédiats de l'Alsace ont regimbé, eux aussi, plus qu'on ne s'y attendait. « Allemands de race, de langue, d'habitudes et de façons de penser, les gens d'Alsace, disait naguère le *Times*, sont les plus Français des Français au point de vue de la sympathie politique... L'histoire

(1) Voyez sur les établissemens pénitentiaires M. Ch. Grad, *op. cit.*, chap. VII.

ne présente guère d'autre exemple d'un peuple devenu si ardemment attaché à ses conquérans et si hostile à une nation de sa race... » Rien de plus juste que cette réflexion. C'est qu'en effet l'histoire répugne aux anachronismes et que c'est se tromper d'époque que de prétendre de nos jours étayer solidement une politique sur de pures considérations d'anthropologie et de linguistique.

Ce démenti donné par l'Alsace-Lorraine à la théorie des nationalités, dont le gouvernement français, à une époque qui n'est pas loin de nous, s'était constitué le chevalier errant, est assurément remarquable, mais c'est aux institutions bien plus qu'aux hommes qu'il en faut reporter le mérite. Si les Alsaciens n'avaient eu pour tout mobile de leur résistance que leur patriotisme, ils seraient déjà presque accoutumés à leur sort, car il est dans la nature des purs sentimens, si ardens qu'ils puissent être, de s'émousser avec le temps. C'est bien là-dessus qu'on comptait à Berlin, et c'est uniquement pour y aider que le gouvernement allemand paraît avoir admis le droit d'option, tel que ce droit a été interprété et réglementé par ses circulaires. Les *têtes chaudes* parties pour ne plus revenir, le reste, pensait-on, se soumettrait d'autant plus aisément et plus vite à sa destinée qu'on avait, pour l'y amener et au besoin l'y contraindre, le régime de l'école et de la caserne obligatoires, instrumens de conquête morale qui jusque-là n'avaient jamais failli. Ils risquent cependant de faillir cette fois.

L'Allemagne avait cru que l'Alsace continuait, depuis la guerre de trente ans, à être peuplée d'Alsaciens : sa surprise fut grande de n'y trouver que des Français. C'est qu'elle avait compté sans la force de cohésion qu'une nation tire de son unité et sans cet invisible et inextricable autant que solide réseau que crée dans un peuple civilisé la communauté de vues et d'intérêts. C'est Proudhon, je crois, qui a donné quelque part de la civilisation cette définition, qui semblera peut-être un peu *utilitaire,* mais qui me paraît vraie pour ce siècle où les chevaux-vapeur tendent de plus en plus à remplacer les chevaux d'escadron : la civilisation, a-t-il dit, est *le fait social de l'accroissement des richesses.* L'Alsace, à laquelle aucune branche de l'activité humaine n'était demeurée étrangère et qui avait su conquérir dans toutes un rang distingué et même éminent, était hardiment entrée, sous l'aile de la France, dans cette forme moderne de la civilisation, quand survint l'Allemagne, qui, d'un coup de sabre, trancha les mille liens lentement et librement formés qui constituaient pour cette province autant de véhicules de sa substance vitale.

Que lui apportait l'Allemagne en dédommagement? Ce n'est pas avec la seule gloire d'appartenir à un nouveau et grand empire qu'elle pouvait espérer la séduire : l'Alsace venait d'apprendre à ses

dépens combien les grands empires sont fragiles. Ce ne sont pas non plus les avantages d'une puissante unité que pouvait lui offrir l'Allemagne, elle qui en est encore à en chercher la formule et à méditer une législation civile, administrative et économique uniforme qui soit capable d'assurer à tous ses sujets ce dont l'Alsace jouissait en France depuis bien longtemps. Non, l'Allemagne était condamnée, par la mission qu'elle s'est donnée, à ne doter tout d'abord l'Alsace que d'un principe qui est la négation même de toutes les tendances modernes : l'absorption de toutes les forces vives d'un pays au profit d'un état militaire. On a vu les conséquences que ce principe n'a pas tardé à produire dans cette riche et laborieuse province. — Les Alsaciens ne se sont pas tout de suite rendu compte de la profonde différence de situation qui devait résulter pour eux de ce retour d'une société fondée sur le travail fécond vers une association qui a la raison d'état pour base et le redressement des prétendus torts de l'histoire pour mission volontaire : la plupart ne s'en rendent pas compte encore, mais il n'en est pas un qui n'en éprouve à tout instant, en son particulier, les funestes effets. Et ce qui prouve combien cette situation est violente et fausse, c'est que, comme le rappelait fort justement M. Bezanson, l'Allemagne tout entière en souffre dans ses intérêts plus encore peut-être que l'Alsace-Lorraine elle-même.

III.

On vient de voir quelle est, dans ses traits généraux, la condition actuelle de l'Alsace-Lorraine au point de vue purement économique. Il nous faut maintenant jeter un coup d'œil sur l'état politique de cette province depuis que son sort est devenu solidaire de celui de l'empire d'Allemagne.

Dans les commencemens, les intentions du gouvernement de Berlin à l'égard de sa nouvelle province ont été excellentes et, croyons-nous, sincères. Le 2 mai 1871, dans la discussion de la loi d'annexion, M. de Bismarck disait : « Nous avons, selon moi, bien des moyens pour réussir à vaincre l'antipathie que nous témoignent ces populations et à gagner leur affection. Nous autres Allemands, nous avons en général coutume de gouverner avec plus de bonhomie, bien qu'avec un peu plus de maladresse parfois, mais, tout compte fait, nous sommes plus bienveillans, plus humains que les hommes d'état français : c'est là une supériorité du régime allemand qui ne tardera pas à nous conquérir les cœurs allemands des Alsaciens. De plus, nous sommes en mesure d'assurer à ces populations une liberté communale et individuelle beaucoup plus grande que ne l'eussent jamais pu les institutions et les traditions françaises... Je suis convaincu que, la patience allemande et la bienveillance allemande ai-

dant, nous réussirons à en faire des compatriotes plus vite peut-être que nous ne nous y attendons aujourd'hui... »

A cette époque, l'Allemagne croyait fermement à cette légende, soigneusement entretenue par certains correspondans de journaux, admise même par certaines de nos feuilles de Suisse, et d'après laquelle la *riche* Alsace-Lorraine gémissait sous le joug détesté de l'administration française et sous l'oppression des impôts. L'Allemagne croyait surtout au prestige et à la force d'attraction que le glorieux butin dont elle était chargée ne pourrait manquer d'exercer sur cette province, qui venait de voir s'écrouler son dernier espoir sous les ruines de la France.

On a donc prodigué les promesses, en attendant mieux. Quelques Alsaciens contemplèrent en imagination le séduisant avenir qu'on faisait miroiter à leurs yeux, mais le plus grand nombre n'en trouva pas le temps. L'Alsace-Lorraine était alors dans cet état nerveux qui succède aux grands ébranlemens. L'option pour la nationalité française prit partout, même au sein des campagnes, mais particulièrement dans les centres industriels, des proportions beaucoup plus grandes que l'autorité allemande ne l'avait cru possible, et entretint longtemps dans le pays une agitation excessive et peu faite pour faciliter l'installation de l'administration nouvelle. Les quelques Alsaciens qui peut-être n'auraient pas demandé mieux que de remplir, dès ce moment, l'office de mouches du coche dont ils s'acquittent aujourd'hui, étaient encore retenus à l'écart par la peur du qu'en dira-t-on. Le gouvernement, ainsi abandonné à lui-même, eut à lutter tout d'abord contre la tâche énorme de reconstituer d'urgence, de toutes pièces et à tous les degrés, l'ensemble de l'administration, par suite du refus à peu près unanime des ci-devant fonctionnaires français (dont la plupart étaient cependant Alsaciens ou Lorrains) de se laisser séduire par les brillans avantages matériels qui leur étaient offerts pour les retenir dans leurs emplois. Du nombreux personnel judiciaire relevant des deux anciennes cours d'appel de Metz et de Colmar, l'Allemagne ne réussit à gagner que sept magistrats, et, de son propre aveu, elle n'était encore parvenue à la fin de 1874 à recruter dans le pays même, pour les divers services publics, qu'une quarantaine de fonctionnaires et moins de 300 employés et agens subalternes. Il lui fallut donc tirer de son propre sol tout le personnel nécessaire, et, malgré tout le soin et la conscience qu'elle y apporta, c'eût été miracle que de réussir dans de telles conditions à constituer une administration homogène et parfaite. Une des premières expériences déplaisantes fut de constater qu'il ne suffisait pas de mettre un Prussien, un Bavarois et un Badois côte à côte dans un même bureau pour en faire trois Allemands; à tout instant, l'esprit invétéré de particularisme faisait

valoir ses droits et engendrait dans les divers services des froissemens, des rivalités et des dissensions intestines qui se trahissaient au dehors par d'interminables lenteurs. — Il s'agissait d'ailleurs de mettre tout ce personnel au courant d'une législation et d'une réglementation administratives qui leur étaient en général étrangères et qu'il avait bien fallu cependant conserver en Alsace-Lorraine, sous peine d'aggraver par des complications inextricables les difficultés déjà existantes. Les nouveaux fonctionnaires apportèrent à cette étude la conscience, la *Gründlichkeit* qui est le propre de l'Allemand. Ils furent vite séduits par le savant mécanisme de la machine administrative française, et bientôt rien ne leur parut plus simple que de la faire fonctionner. Mais aussitôt se firent entendre de toutes parts des grincemens qui les étonnèrent d'autant plus qu'ils pouvaient se rendre la justice de s'être appliqués à faire de leur mieux. C'était donc que les Alsaciens-Lorrains y mettaient du parti-pris et de la mauvaise foi, puisqu'ils se plaignaient alors que l'on se donnait toutes les peines du monde pour continuer à les administrer strictement selon la formule française! Oui, sans doute, selon la formule française, mais à la façon allemande :

Peu de gens que le ciel chérit et gratifie
Ont le don d'agréer infus avec la vie.

On oubliait qu'on avait affaire à des populations non encore dressées, par l'éducation de la caserne allemande, à croire à l'infaillibilité native d'un *feldwebel* passé chef de bureau ou commissaire de police, et pour lesquelles c'était une longue habitude d'être administrées d'une main très légère. Sans s'en douter, les Allemands avaient tout d'abord fait sentir combien leur main à eux était lourde. Administrer, c'est transiger, dit-on en France; administrer, c'est exécuter les lois et règlemens, pense-t-on en Allemagne. Nous ne nous prononcerons pas entre les deux définitions ni entre les différences de méthode qu'elles impliquent, mais le fait est que, sous ce rapport aussi, les Alsaciens-Lorrains étaient devenus d'une susceptibilité toute française. La première condition pour essayer de les séduire était d'y mettre le tact nécessaire, mais cette qualité première, qui n'est pas, on le sait, innée chez les Allemands, dont la langue même n'a pas de mot pour l'exprimer, comment les nouveaux fonctionnaires auraient-ils pu l'acquérir au sein de l'isolement où ils étaient laissés par leurs administrés, qui persistaient à s'en tenir vis-à-vis d'eux aux rapports de service les plus indispensables? Ce fut là, comme nous l'avons plus d'une fois constaté de près, l'origine des plus graves embarras. Découragés, lassés autant par les conflits internes que par la sorte de quarantaine dans laquelle la société alsacienne les tenait indéfiniment, les meilleurs

fonctionnaires ne tardèrent pas à renoncer à la tâche ingrate qu'ils avaient d'abord acceptée et demandèrent à retourner vers les anciennes résidences d'où on les avait tirés. Les sommités du haut fonctionnarisme prussien n'ont ainsi fait que passer, pour ainsi dire, par l'Alsace-Lorraine sans y prendre pied. Nous citerons entre autres MM. de Bismarck-Bohlen, Henckel de Donnersmark, Eulenburg, Arnim, Puttkammer, von der Heydt, etc., tous hommes réputés outre-Rhin pour leurs capacités administratives, rendues spontanément stériles par l'ingratitude du sol alsacien-lorrain. Le fait est aujourd'hui si connu en Allemagne qu'on a mis, l'an dernier, cinq mois à trouver un successeur au sixième préfet que la Lorraine a usé en moins de six ans.

Ces mutations ont été encore plus fréquentes dans les sphères subalternes, et le réseau administratif rappelait de plus en plus la toile de Pénélope. Il n'y avait à cela d'autre remède que de ne plus accepter les démissions, qui continuaient à se succéder. Maints fonctionnaires se trouvent ainsi retenus malgré eux dans cette Alsace où ils n'avaient été envoyés que par choix et par faveur spéciale. Pour se consoler de leurs illusions perdues, ils se sont enfoncés dans la paperasserie et le formalisme bureaucratique. La population, qui toujours davantage sentait l'administration partout, n'en éprouvait nulle part les bienfaits. C'était bien cette « maladresse » dont M. de Bismarck avait parlé, mais sans le correctif de « bonhomie. » D'autre part, nul coup d'audace qui fût de nature à concilier des sympathies aux gouvernans. Il n'est pas jusqu'au règlement des indemnités pour dommages éprouvés par la guerre et le bombardement des villes, qui n'ait perdu, à force de se faire attendre, le caractère d'une libéralité volontaire pour prendre celui d'une dette payée tardivement et de mauvaise grâce. L'administration, entravée et parfois vaincue par les obstacles qu'elle rencontrait dans son propre sein, se privait ainsi du bénéfice des mesures les plus conciliantes et les plus politiques, tandis que les administrés n'avaient aucune raison pour abandonner, devant tant d'impuissante gaucherie, l'attitude passive qu'ils avaient prise dès les premiers jours. Ils se résignaient donc à regarder faire. Or, on fit si bien qu'au bout de quatre ans le budget d'Alsace-Lorraine s'est trouvé en déficit d'une dizaine de millions, résultat financier bien inattendu dans cette province, qui rapportait annuellement 65 millions à la France et ne lui en coûtait que 20, et qui avait été cédée à l'Allemagne affranchie de toute part contributive dans la dette publique française.

C'est que la nouvelle organisation donnée à l'Alsace-Lorraine, désormais constituée en *pays d'Empire*, coûtait énormément cher. L'Empire, la chancellerie impériale, la présidence supérieure de la

province sont devenus autant de nouvelles parties prenantes qui absorbent maintenant une portion des revenus; le nombre des sous-préfectures a été doublé, et les titulaires dotés presque comme des préfets; tous les traitemens, du haut en bas de l'échelle des fonctionnaires, ont été considérablement grossis, car c'était à ce prix seulement que devenait possible le recrutement d'un personnel suffisant; on n'a pas négligé non plus de veiller à la large installation des moindres services publics dans des bâtimens construits, agrandis ou acquis aux frais de la province, et l'université de Strasbourg, si peu fréquentée pourtant par la jeunesse indigène, constitue à elle seule une charge qui dévore annuellement des millions (1).

Dans ces conditions, il ne pouvait naturellement plus être question des dégrèvemens et réformes d'impôts qu'on avait fait espérer un moment; bien plus, par la situation économique dans laquelle l'Alsace-Lorraine était rapidement tombée et qui avait brusquement tari plus d'une source de revenus publics ou privés, les impôts existans sont eux-mêmes devenus plus lourds : grevés de centimes additionnels excessifs, auxquels venaient encore s'ajouter des charges nouvelles, telles que celles du logement militaire pendant la période des manœuvres, des passages et des rassemblemens de troupes, les impôts se répartissent en outre, maintenant, sur un moindre nombre de têtes, depuis que l'émigration a causé tant de vides dans la population du pays.

Il était bien moins encore question d'accorder aux Alsaciens-Lorrains ces libertés municipales dont M. de Bismarck avait parlé en 1871. Au contraire, le gouvernement avait jugé indispensable de s'armer, dès l'année suivante, de cette loi singulière dont les maires de Metz et de Colmar, MM. Bezanson et de Peyerimhof, ont été les plus récentes victimes, et qui en fait l'autorise à remplacer à son gré les municipalités incommodes par un de ses propres agens, investi tout à la fois des pouvoirs, des attributions et des droits du maire, de ses adjoins et du conseil municipal élu. C'est sous ce régime que la ville de Strasbourg est placée depuis près de cinq ans.

Les choses en étaient là, et la situation administrative et financière se compliquait d'embarras croissans quand est venu le jour où la mise en vigueur de la constitution allemande en Alsace-Lorraine, demeurée jusque-là sous le régime des décrets-lois, appelait le *Reichstag* à exercer son droit de contrôle sur l'administration du pays. C'était au commencement de 1874. La nouvelle province venait d'envoyer au parlement de Berlin une députation de quinze membres, tous également résolus à ne rien faire qui pût aider le

(1) L'ouvrage de M. Grad contient en maints endroits d'amples et curieux renseignemens sur l'augmentation de charges qui est résulté pour le budget d'Alsace-Lorraine de l'exagération des dépenses relatives à l'entretien du personnel administratif allemand.

gouvernement à sortir des difficultés sans nombre qui s'étaient accumulées sous ses pas, afin de ne point donner à penser qu'eux ou leurs électeurs acceptaient la situation que l'Alsace-Lorraine subissait malgré elle. L'accueil que ces députés avaient reçu à leur entrée au *Reichstag* n'avait du reste pas été de nature à les encourager à donner des conseils ni à se prêter à une collaboration qui aurait bien moins profité au pays qu'aux administrateurs responsables. — Dans cette situation, le *Reichstag*, imparfaitement éclairé sur l'état réel des choses en Alsace-Lorraine, n'avait plus qu'à voter de confiance, et sans pouvoir en scruter les mérites, les propositions que le gouvernement lui soumettait, ainsi que les bills d'indemnité qu'il sollicitait de lui. La nouvelle procédure n'avait donc introduit dans la marche générale des affaires qu'un peu plus de complication, sans rien changer au fond des choses; mais si cette innovation constitutionnelle ne présentait aucune utilité réelle, elle avait, par contre, le grave inconvénient de soumettre à un débat public, auquel tout le monde était mal préparé, des détails embarrassans qui étaient restés jusque-là le secret des bureaux. L'administration avait trop à perdre au maintien d'un pareil système pour ne point s'efforcer de l'amender au plus tôt.

C'est alors que fut imaginée une combinaison très ingénieuse, dont l'idée première paraît appartenir à M. de Moeller, l'habile président supérieur d'Alsace-Lorraine. Dans le courant de 1873, le gouvernement avait fini par se décider, non sans avoir hésité longtemps, à faire procéder à la reconstitution des trois conseils-généraux de la province. Dans la presque unanimité des cantons, le choix des électeurs s'était porté sur des candidats nettement hostiles au nouveau régime. L'administration avait laissé faire, mais quelques semaines avant la convocation des assemblées ainsi reconstituées, elle *rappela* qu'en vertu d'une disposition d'une loi *française* de 1833, les nouveaux conseillers auraient à prêter, au moment de leur installation, serment de fidélité et d'obéissance à l'empereur d'Allemagne. L'effet de cette mesure fut instantané. Comme l'administration l'avait prévu et souhaité, presque tous les élus refusèrent de se soumettre à cette formalité et, déclarés démissionnaires, durent être remplacés. Ce fut le signal de l'avénement aux affaires publiques d'une classe nouvelle, non encore politiquement cataloguée, et que l'on pourrait appeler le *demi-tiers-état*, c'est-à-dire la menue bourgeoisie dans tout ce qu'elle recèle d'ambitions inavouées, de prétentions secrètes et de suffisante insuffisance. La plupart des candidats nouveaux, en partie déjà assermentés à d'autres titres, ne furent élus qu'à la faveur d'une abstention devenue à peu près générale et d'une série de tours de scrutin qui n'aboutissaient qu'à des majorités souvent inférieures au dixième des électeurs du canton.

Mais qu'importait le nombre des électeurs, du moment que la stricte légalité était sauve? Qu'importaient même la position sociale et le degré de capacité des élus? Le premier venu est apte à renseigner sur ses propres affaires celui qui les ignore; le simple cantonnier sur la route en sait plus long sur la région qu'il habite que le voyageur de passage, et *savoir* était tout ce que demandait le gouvernement dans son désir de sortir enfin de ses tâtonnemens et d'alléger autant que possible le poids d'une responsabilité qu'il avait été jusque-là seul à porter. Aussi l'administration allemande se montra-t-elle on ne peut plus gracieuse pour ces conseillers qui, tout fiers de leur nouvelle importance, s'empressèrent d'aller au-devant de tous ses désirs. Le parti que cette administration pouvait tirer de dispositions aussi serviables n'échappa point à l'esprit fin et sagace de M. de Moeller. Le président supérieur d'Alsace-Lorraine vit tout de suite qu'il tenait désormais dans sa main un instrument propre à annihiler l'influence des députés de la protestation, tout en lui procurant à lui-même, dans une certaine mesure, les élémens d'information à défaut desquels son administration avait involontairement commis plus d'une maladresse. Sous prétexte donc de condescendre aux vœux d'autonomie que les hommes nouveaux appelés à la tête des affaires départementales s'étaient empressés de formuler, M. de Moeller obtint de l'empereur et de M. de Bismarck la création d'un corps consultatif de trente membres, issu, par voie de délégation, des trois conseils-généraux du pays, et ayant pour mission de donner, en comité secret, son avis sur toutes les questions dont le gouvernement jugerait utile de le saisir. Le *Landesausschuss* était né, et avec lui commençait l'ère nouvelle au développement de laquelle nous assistons maintenant.

Depuis les trois ans que cette institution fonctionne, elle n'a pas laissé de rendre quelques services, dont il faut faire remonter avant tout le mérite au vif désir de l'administration supérieure d'éviter à l'avenir, autant qu'il dépend d'elle, les faux pas qui pourraient la faire tomber dans de nouvelles erreurs. Cette administration est, pour cette raison, fort disposée à faire toutes les concessions de détail, pourvu que son principe et sa liberté d'action restent saufs. Naturellement le *Landesausschuss* a inscrit toutes ces menues concessions à l'actif de ses propres conquêtes et s'est cru tout aussitôt passé foudre de guerre, vantant son indépendance autant que sa vaillance. Il trouva à point dans cette province, encore aujourd'hui maintenue sous le régime de la dictature et du silence, une presse privilégiée qui avait intérêt à surfaire les mérites de cette délégation des conseils-généraux, en vue de l'exploiter auprès de la partie la plus maniable de l'opinion publique. L'état général du pays ne s'étant pas amélioré tant qu'a duré le système de la protes-

tation passive, et les intérêts privés continuant à souffrir gravement, il devenait assez aisé de persuader aux populations rurales de la Basse-Alsace, qui constituent dans ce département plus agricole qu'industriel la majeure partie du corps électoral, que le seul remède à des maux persistans était, dans les circonstances actuelles, de revendiquer pour les Alsaciens le droit de se gouverner eux-mêmes et de gérer leurs affaires, comme déjà le *Landesausschuss* en donnait l'encourageant exemple.

Ces paysans, peu habitués à sonder les mystères de la politique, et qui ne savent pas trop ce qu'autonomie et fédéralisme veulent dire, se sont prêtés à l'essai qui devait, leur assurait-on, les tirer de peine et opérer des miracles, et c'est ainsi que, grâce à l'appui moral de l'administration et à l'appoint des voix des électeurs allemands, cinq candidats autonomistes ont réussi, lors des dernières élections législatives, à se faire nommer dans la Basse-Alsace. Si l'administration leur a été sympathique, ce n'est pas qu'elle se méprît sur le vrai sentiment de la plupart de leurs électeurs. Elle sait que bon nombre des adhérens du groupe autonomiste sont eux-mêmes des opposans bien plus que des amis, mais des opposans honteux et supplians, et que ce groupe ne puise sa raison d'être que dans l'impossibilité où l'Allemagne s'est trouvée de donner satisfaction à des intérêts qui étaient tout disposés, à l'origine, à se rallier à elle. — L'administration n'ignore pas non plus que, malgré le succès relatif obtenu dans la Basse-Alsace par une partie de ses candidats préférés, le chiffre total des votes émis dans la province en janvier 1877 révèle 16,000 voix opposantes de plus qu'en 1874. — Mais elle savait aussi, et c'était là l'important, que les candidats autonomistes, aujourd'hui devenus députés, se mettraient, une fois élus, tout entiers à sa dévotion, et il y paraît bien déjà. Comment aurait-il pu en être autrement alors que leur chef, M. Auguste Schneegans, directeur du *Journal d'Alsace*, qui avait assisté de sa personne au *Te Deum* d'action de grâces pour la prise de Strasbourg, après avoir posé jusqu'en 1870 en ardent et infatigable champion de toutes les libertés, qui, plus tard réfugié à Berne, où il trouva profit à se faire l'insulteur de la Prusse, et passant ensuite de l'assemblée nationale de Bordeaux au *Reichstag* de Berlin, en est arrivé, après une série de métamorphoses politiques sans doute pas encore close, à n'avoir plus pour l'instant d'autre souci que de perpétuer une situation qui lui assure un asile en Alsace? Quant à ses quatre collègues, qui le suivent sans bien savoir peut-être jusqu'où il compte les mener, nous n'en dirons rien.

Nous ne nous arrêterons pas davantage à démontrer, — ce que ces messieurs savent fort bien, — que l'autonomie telle qu'ils la

font rêver à leurs électeurs est un leurre, car elle est aussi contraire aux possibilités constitutionnelles qu'aux tendances actuelles de l'Allemagne, qui semblent avoir cherché leur expression et leur symbole dans l'Alsace-Lorraine érigée en pays *indivis* de l'empire. M. de Bismarck l'a donné de nouveau à entendre assez clairement dans la séance du *Reichstag* du 8 mars courant, quand il a rappelé que l'autorité centrale de l'Alsace-Lorraine ne saurait être transférée à Strasbourg, ainsi que les autonomistes le souhaitent, mais doit être maintenue à Berlin, attendu que c'est là aussi que sont groupées les autorités de l'empire, duquel cette province relève à titre de possession *immédiate*. Si le prince-chancelier a ajouté qu'il ne désespérait pas de voir l'Alsace-Lorraine obtenir quelque jour une représentation nationale indépendante, cette bonne parole, adroitement calculée en vue de ne rien compromettre, n'a été dans sa bouche qu'une façon de reconnaître les services que les autonomistes alsaciens ont déjà rendus à la cause allemande et une exhortation à persévérer sans découragement dans leurs louables et intéressans efforts.

Des amis de la symétrie et des effets d'ensemble ont paru regretter les élections de la Basse-Alsace. Il y aurait eu plutôt lieu, selon nous, de s'en féliciter, comme étant de nature à introduire dans la députation d'Alsace-Lorraine un élément de contradiction qui ne pouvait que tourner à l'avantage des dix autres représentans de cette province, défenseurs zélés des véritables intérêts et des droits du pays, si un vote récent du parlement n'était venu transformer du tout au tout les conditions de la lutte. Sur la proposition du gouvernement, le *Reichstag* a consenti en effet, sans trop de regrets, à se dessaisir au profit du *Landesausschuss* de son droit de contrôle sur les affaires alsaciennes. On s'est efforcé de présenter cette résolution comme constituant un pas considérable vers l'émancipation politique et administrative de l'Alsace-Lorraine. Les autonomistes en particulier et la presse officieuse se sont donné beaucoup de mal pour le faire croire, peut-être pour se le persuader à eux-mêmes; le gouvernement, de son côté, a retardé de près de six semaines la publication de la nouvelle loi afin de permettre à l'empereur Guillaume de dater de Strasbourg le décret de promulgation et d'attribuer ainsi à cet acte le caractère solennel d'une charte. Par malheur les débats devant le parlement ont été trop approfondis pour qu'il puisse subsister le moindre doute sur la vraie portée de la loi du 2 mai 1877. Tous les amendemens qui tendaient à faire de cette loi un acte constitutionnel, accordant des garanties sérieuses de libre administration et de libre discussion, furent impitoyablement repoussés; plusieurs des députés autono-

PARIS. — Impr. J. CLAYE. — A. QUANTIN et Cie, rue Saint-Benoît.

mistes de la Basse-Alsace n'hésitèrent même pas à contribuer au rejet d'une proposition qui devait investir les membres du *Landesausschuss* des immunités et des prérogatives parlementaires dont jouit, en Allemagne, la moindre diète provinciale, tant ces députés étaient désireux « de ne point indisposer le gouvernement par des exigences intempestives. » Le gouvernement, en effet, n'entendait pas aller *si loin*. Son véritable but, en présentant cette loi de concert avec la majorité du *Reichstag*, était de décharger ce dernier de l'ennui d'avoir à consacrer une si grande partie de son temps à l'examen des affaires d'Alsace-Lorraine et de s'assurer à lui-même un peu de tranquillité de ce côté. Ce but est désormais complétement atteint. Le *Landesausschuss* demeure ce qu'il a toujours été, une simple délégation des conseils-généraux, maintenue dans l'esprit conciliant qui lui sied par la menace permanente d'une intervention du *Reichstag*. Si ses attributions ont été accrues, ç'a été uniquement en vue d'éloigner à l'avenir de la tribune du parlement des discussions gênantes et de déplaisans débats, que le télégraphe et les journaux s'empressaient de divulguer et de répandre au dehors. Grâce à la loi du 2 mai, les affaires d'Alsace-Lorraine sont maintenant rentrées pour longtemps dans le silence et le calme du huis-clos. Les députés de la Lorraine et de la Haute-Alsace conserveront bien en principe le droit de porter leurs doléances devant le *Reichstag*, mais le règlement, qui arme le président de l'assemblée d'un pouvoir discrétionnaire absolu et qui n'admet l'exercice du droit d'initiative que sous la forme solennelle de propositions signées par quinze membres au moins, mettra presque toujours obstacle aux velléités que les représentans indépendans de l'Alsace-Lorraine auraient de donner aux affaires de leur pays la vaste publicité et le retentissement qu'assurent des débats parlementaires.

Les choses iront-elles mieux sous le nouveau régime dont le *Landesausschuss* vient d'être, au moins en apparence, constitué le pivot? Nous voudrions pouvoir le souhaiter pour l'Alsace-Lorraine, mais nous avouons avoir peine à croire que de tels expédiens soient faits pour remédier à une situation matérielle et morale aussi profondément troublée que l'est celle dont nous avons essayé de rendre compte, car le mal gît bien moins, comme on a pu le voir, dans l'état politique et administratif introduit par l'Allemagne dans sa nouvelle province, que dans le bouleversement économique et social produit par la conquête et entretenu par la contrariété des intérêts en présence.

***

PARIS. — Impr. J. CLAYE. — A. QUANTIN et Cᵉ, rue Saint-Benoît.

CHRONIQUE DE LA QUINZAINE

14 mars 1878.

Il en est de l'ordre intérieur d'un pays comme de l'ordre extérieur, diplomatique du monde. Quand on est sorti de la vie régulière, quand on a quitté les rivages pacifiques pour se jeter dans les aventures, les retours sont laborieux et souvent contrariés. On ne réussit pas du premier coup à résoudre ce problème dont M. Guizot parlait autrefois en disant que, lorsqu'on était sorti de l'ordre, le progrès était d'y rentrer. La France en fait l'épreuve dans sa vie intérieure aussi bien que l'Europe dans ses relations, dans son organisation générale, dans son existence tout entière.

La France, qui a couru bien des hasards et essuyé bien des orages, cherche péniblement le port où elle pourra se reposer et réparer ses avaries. Elle est particulièrement occupée depuis quelque temps à se remettre de ses dernières crises, à reprendre un certain équilibre, à retrouver quelque fixité au milieu des confusions et des oscillations que lui créent les partis. Elle y met de la bonne volonté, elle ne demande à ceux qui sont chargés de la conduire et qui sont parfois les premiers à l'agiter qu'un peu de vigilance, un peu de sollicitude pour ses intérêts, un commencement de ce progrès si simple en apparence et si difficile à réaliser, l'ordre à l'abri d'institutions régulièrement établies. L'Europe, elle aussi, est dans les aventures, à peine maîtresse d'elle-même entre les surprises de la veille et l'imprévu du lendemain. Autour d'elle, les tempêtes ont été déchaînées, et les conséquences possibles de ces déchaînemens n'en sont plus à se dévoiler. L'Europe se sent plus qu'à demi engagée dans ce tourbillon de la guerre d'Orient, qui réagit sur le système continental tout entier, qui devient l'épreuve de toutes les politiques. Elle est sortie de l'ordre, cela est certain, elle en est même sortie depuis assez longtemps et de plus d'une manière. Comment y rentrera-t-elle? Elle attend tout pour le moment de ce congrès

qui, jusqu'ici, ressemble un peu à un mirage, qui se réunira, il faut le croire, qui aura dans tous les cas l'épineuse mission de concilier l'intérêt universel et les transformations tracées par l'épée de la Russie. Et c'est ainsi que se mêlent dans le mouvement incessant des choses tous ces problèmes de diplomatie et d'organisation politique, de paix générale ou d'ordre intérieur; chacun en a sa part, chacun a son rôle dans le drame, et la France, après tout, n'est pas la seule nation qui ait ses difficultés, qui ait à se débattre péniblement pour réaliser ce « progrès » dont le mot philosophique de M. Guizot a fait d'avance le programme ou l'abrégé de l'histoire contemporaine.

Pour le moment du moins, la France est rentrée à demi dans un certain ordre intérieur nécessaire et désiré. Elle y est rentrée par la victoire des institutions, par le retour simple et légal aux traditions d'un régime régulier, par la formation d'un gouvernement de libérale conciliation. C'est notre histoire depuis trois mois. Qu'il y ait encore à travers tout des tiraillemens, des incohérences et des violences de partis impatiens de se mesurer ou de s'opprimer mutuellement, on n'en peut certes douter, on le voit tous les jours. Nous n'en sommes plus cependant, et c'est là le commencement du progrès, à ces perspectives de conflits prêts à éclater d'une heure à l'autre, à ces perpétuelles menaces d'un inconnu redoutable obsédant les esprits. Nous n'attendons plus chaque matin, et c'est bien heureux, l'imprévu préparé dans les conciliabules nocturnes. La constitution reste entière sous la garde collective des pouvoirs réconciliés. Tous les ressorts de gouvernement ne sont pas faussés ou poussés à bout. Il y a un ministère qui est la garantie du parlement aussi bien que M. le président de la république. L'apaisement est sensible, et si les passions de combat n'ont pas désarmé, si elles se manifestent encore avec leur âpreté vindicative, elles subissent elles-mêmes l'influence générale. L'opinion est à la paix avec la république constitutionnelle, libérale et conservatrice telle qu'elle existe; elle est si bien à la paix sincèrement acceptée et pratiquée qu'elle ne voit plus qu'une dissonance ou une importunité dans les manifestations extrêmes, dans les impatiences de domination et les représailles des vainqueurs comme dans les tentatives de résistance et de réaction des vaincus des dernières luttes. Non, l'opinion aujourd'hui n'est en vérité ni avec ceux qui voudraient faire du sénat un foyer d'opposition systématique, et créer des embarras à un gouvernement bien intentionné, ni avec ceux qui croient habile de tenir le ministère par le budget et qui en sont encore après quatre mois à invalider des élections. Elle est pour les transactions, là où elles sont possibles, pour tout ce qui peut simplifier et dégager la marche des affaires nationales. C'est une situation nouvelle qui a commencé au 14 décembre, qui n'a pu arriver sans doute à se préciser complétement, à prendre toute sa

force, et où les esprits éclairés n'ont rien de mieux à faire que de porter le secours de leurs lumières et de leur zèle pour aider un gouvernement de raison et de modération, pour le préserver au besoin de ses propres faiblesses. C'est à cette phase de nos affaires intérieures que répond l'évolution par laquelle les constitutionnels du sénat viennent de se séparer de la coalition semi-légitimiste, semi-bonapartiste de la droite, avec laquelle ils ont fait pendant trop longtemps, sans enthousiasme, sans grande conviction, par une sorte de point d'honneur, une campagne qui ne pouvait les conduire à rien.

Un jour ou l'autre, la scission était inévitable. C'est le destin des alliances mal conçues. Elles ne servent qu'à fausser l'action parlementaire et à créer des situations artificielles, elles sont nécessairement une duperie pour quelques-uns des alliés et elles finissent par des incompatibilités qui deviennent bientôt une rupture éclatante. La dernière élection d'un sénateur inamovible a été le prétexte de la scission, et en définitive elle n'a été que le prétexte, l'incident qui a comblé la mesure. Jusque-là il avait été convenu entre les diverses fractions de ce qu'on appelait la majorité sénatoriale, la majorité conservatrice, que chaque groupe présenterait à tour de rôle un candidat qui serait adopté et nommé par les autres groupes de la coalition. Les constitutionnels, qui avaient il y a quelque temps poussé l'abnégation jusqu'à voter pour M. Lucien Brun, M. Chesnelong et M. Grandperret, avaient bien le droit de compter sur quelque réciprocité le jour où la désignation leur appartenait. Ils avaient choisi comme candidat pour la dernière élection M. le duc Decazes. Dans trois scrutins successifs, à quelques jours d'intervalle, plusieurs membres de l'extrême droite ont obstinément refusé leurs voix à l'ancien ministre des affaires étrangères et ils ont fait manquer l'élection : ils n'ont pu pardonner au duc Decazes l'ordonnance du 5 septembre 1816 inspirée par feu son père et dirigée contre les royalistes ! S'ils ne l'ont pas dit, ils l'ont pensé. Devant une exclusion si parfaitement préméditée et si plausible, M. le duc Decazes a cru de sa dignité de retirer sa candidature, — et l'ordonnance du 5 septembre a été enfin vengée ! Les irréconciliables de l'extrême droite ont eu ce qu'ils voulaient, ils ont réussi à faire de M. Carayon-Latour un sénateur inamovible. Grand triomphe pour la légitimité et pour M. le comte de Chambord, dont la restauration a été notablement avancée ce jour-là ! M. le duc Decazes a été exclu, M. de Carayon-Latour a été élu sénateur, — et du même coup, c'était évident, les légitimistes de l'extrême droite achevaient de leurs propres mains la déroute de cette fragile et stérile coalition sénatoriale dont on s'est si bien servi dans une pensée de combat, sur laquelle on comptait peut-être encore pour susciter et soutenir de nouveaux conflits. Les constitutionnels, malgré leur bon caractère, ne pouvaient manifestement se résigner au

rôle qu'on leur faisait. Ils ont repris leur liberté, selon l'euphémisme consacré, ils se sont retirés sous leur tente en petit bataillon serré de vingt-deux sénateurs. Ils forment aujourd'hui un groupe indépendant, libre de choisir sa direction, de prendre position dans la carrière parlementaire.

Les constitutionnels, en réalité, n'ont fait que saisir l'occasion qui leur a été offerte, et, si quelque chose peut étonner, ce n'est pas qu'ils revendiquent aujourd'hui seulement une indépendance dont ils peuvent faire un usage efficace et fructueux pour le pays, c'est qu'ils aient tant tardé, qu'ils n'aient pas accompli plus tôt une évolution inévitable. Que les constitutionnels qui, par leurs opinions et leurs traditions, sont des partisans du régime constitutionnel sous la forme monarchique, aient été il y a quelques années, au lendemain des désastres de 1870, les alliés des légitimistes tant qu'il y avait quelques chances pour une sorte de rétablissement légal de la monarchie, c'est assez naturel. La cause paraissait commune entre eux, elle l'était jusqu'à un certain point, à la condition que la royauté traditionnelle et les institutions parlementaires restassent inséparables. La destinée définitive du pays restait en suspens, et une assemblée souveraine gardait la liberté de se prononcer. Le jour où la restauration s'est trouvée décidément irréalisable parce que le roi a manqué, et où la république est devenue le seul régime possible parce que le pays ne pouvait rester indéfiniment dans un provisoire mortel, le jour où une organisation politique a été adoptée et promulguée, la conduite des constitutionnels était tracée d'avance. Il n'y avait de leur part ni défection, ni trahison, ni abdication, il n'y avait que l'acceptation simple et loyale de ce qu'on n'avait pu empêcher, de ce qui n'était que l'expression d'une irrésistible nécessité. Les constitutionnels n'avaient plus qu'un rôle logique et utile, c'était de ne pas marchander sournoisement avec la force des choses, de se placer sur le seul terrain où une action sérieuse pût être exercée, de rester en un mot le noyau du vrai parti conservateur dans la république nouvelle que l'assemblée souveraine elle-même venait de voter. Demeurer avec la France, avec son drapeau, avec sa constitution, c'était désormais l'unique condition possible d'une politique conservatrice sensée, éclairée et probablement efficace. Pour les constitutionnels, il n'y avait pas d'autre rôle; en le prenant avec résolution dès le premier moment, ils auraient pu tout changer.

Ce qu'ils n'ont pas fait il y a deux ou trois ans, ils le font aujourd'hui, et, s'il y a eu du temps perdu, il y a d'un autre côté l'avantage d'une expérience aussi instructive que saisissante. Les événemens ont montré en effet ce que c'était que cette « union conservatrice » dont on s'est plu à faire une combinaison de salut, qui a pu abuser un jour M. le président de la république lui-même. On a cru possible et habile de fonder

toute une politique sur une coalition de partis incompatibles, hostiles entre eux, rapprochés par le seul lien d'une haine commune des institutions légales, et momentanément confondus sous un drapeau de combat. On n'a réussi qu'à jeter le pays dans une grande aventure, et le grief le plus sérieux contre le 16 mai, c'est qu'il n'a fait précisément que compromettre les intérêts conservateurs qu'il prétendait servir, c'est qu'il a conduit la France fatalement, sans le vouloir nous n'en doutons pas, au seuil des coups d'état et des guerres civiles. L'expérience est assurément décisive, elle est d'hier à peine, et, si elle n'a pas eu un dénoûment plus désastreux, c'est justement parce que les constitutionnels, émus de leur responsabilité, ont refusé d'aller plus loin. Ils ont pu sans doute assez longtemps, jusqu'à ces derniers mois, se laisser retenir par leurs relations, par d'anciennes habitudes, par la crainte de se séparer publiquement de ce qu'on appelait l'armée conservatrice; mais évidemment ils n'en étaient plus à sentir le poids de tout ce qu'on imposait à leur bonne volonté et même des alliances dont ils avaient à subir la solidarité compromettante. Ils ne s'étaient associés qu'avec tristesse, « la mort dans l'âme, » comme le disaient quelques-uns, à l'affaire du 16 mai. Ils suivaient encore sans illusion, et, lorsqu'ils ont vu que, sous prétexte d'une prétendue défense des intérêts conservateurs, ils allaient tout livrer, lorsque la vérité pressante, inexorable, s'est dévoilée à leurs yeux, ils se sont arrêtés. Ils avaient laissé passer le 16 mai, ils n'ont pas voulu laisser passer une dissolution nouvelle et moins encore toutes les combinaisons équivoques qui, un mois durant, ont pu se nouer autour du chef de l'état. Ils n'ont point hésité à éclairer M. le président de la république lui-même, dont la raison loyale était digne de tout entendre. Qu'on remarque bien la portée de leur intervention. Avec eux, avec leur concours assuré dans le sénat, une politique de résistance pouvait essayer d'aller jusqu'au bout en surprenant la bonne foi de M. le président de la république; sans eux, il n'y avait plus à se payer de subterfuges de légalité, il n'y avait de possible qu'un coup d'état avéré, dont M. le maréchal de Mac-Mahon n'a cessé de décliner personnellement la pensée. Le mérite des constitutionnels a été tout simplement de montrer, au moment décisif, la vérité à un esprit honnête, et de préparer la solution régulière, légale d'une des plus dangereuses crises de l'histoire de notre temps.

Et maintenant que signifient toutes les récriminations qui s'élèvent dans les divers camps de la droite? Est-ce que les constitutionnels avaient des engagemens particuliers avec les légitimistes, et n'auraient-ils pas été dans tous les cas amplement déliés par les procédés des légitimistes eux-mêmes dans l'affaire de la candidature de M. le duc Decazes? Est-ce qu'ils avaient promis aux bonapartistes de les aider complaisamment à relever la fortune de l'empire? Est-ce qu'ils ont

manqué à leurs devoirs envers ces partis en leur refusant patriotiquement l'occasion de troubler le pays par des luttes à outrance et des tentatives de coups d'état? Les constitutionnels n'ont fait que suivre la logique de leurs opinions dans le mouvement de scission qu'ils viennent d'accomplir, et, en reprenant leur indépendance au lendemain d'événemens douloureux qui ont mis à nu toutes les incompatibilités, ils restent ce qu'ils étaient, des conservateurs libéraux décidés à servir le pays sans arrière-pensée, sans parti-pris, sous la république comme sous la monarchie. L'essentiel pour eux est de maintenir la position qu'ils ont prise ou acceptée et de ne pas se laisser émouvoir par cette considération qu'ils ne forment qu'un petit groupe, qu'ils sont isolés. Ils ne sont que vingt-deux, c'est vrai; ils représentent une force morale considérable. Ils sont le parti de tous ceux qui font de la politique avec ce qui est possible, non avec des chimères, qui auraient désiré sans doute pour la France une monarchie libérale, qui acceptent aussi la république, en prétendant l'entourer de toutes les garanties d'un régime régulier et protecteur de toutes les sécurités, de tous les intérêts. Ils peuvent être, s'ils le veulent, une puissance modératrice dans le parlement et exercer par leurs lumières, par l'autorité de leur parole, par la fermeté de leur attitude, une influence décisive. Perdus dans cet amalgame qui s'est appelé la majorité conservatrice du sénat, ils n'étaient qu'un contingent froissé, souvent mécontent, parfois entraîné au-delà de ses propres idées; en allant se confondre dans la gauche, qui n'est pas moins mêlée que la droite, ils ne dépasseraient pas seulement leurs opinions, ils risqueraient peut-être d'être reçus comme des alliés de la onzième ou même de la douzième heure. Libres, indépendans, ils ne sont qu'une minorité, mais une minorité avec laquelle il faudra compter, qui peut grandir rapidement en intervenant à propos dans les occasions sérieuses, en faisant sentir le prix de son concours, en parlant au pays, en élevant à travers tout le drapeau d'une politique de modération.

Le premier résultat pratique de l'évolution des constitutionnels, indépendamment des conséquences qu'elle peut avoir dans un avenir plus ou moins prochain, c'est de dégager la situation parlementaire de ces menaces de conflits qui sont toujours dans l'air à propos de quelques lois qui sont passées récemment de la chambre des députés au sénat. Nous ne parlons pas même du budget, que le sénat a refusé il y a quelques jours de voter au pas de course, et qu'il a voulu se donner le temps d'examiner en rivalisant de lenteur avec la chambre des députés. Il y a d'autres lois sur le colportage des journaux, sur l'amnistie en faveur des délits de presse commis depuis le 16 mai, sur l'état de siége. Ces lois, la droite sénatoriale ne demanderait certainement pas mieux que de les rejeter ou de les corriger de façon à en altérer la si-

gnification; mais elle n'est plus maîtresse du scrutin, elle n'est plus la majorité, et déjà le vote de la loi sur le colportage lui a prouvé qu'elle risquerait fort d'échouer dans une campagne d'opposition systématique et chagrine contre tout ce qui viendrait de l'autre chambre ou du ministère.

A vrai dire, on s'exagère peut-être un peu de part et d'autre l'importance de quelques lois qui ne sont probablement pas destinées à faire une grande figure dans l'histoire et qui ne prendraient un intérêt exceptionnel que si elles avaient l'étrange fortune de devenir une occasion de conflit entre les deux assemblées. Évidemment ces actes de législation qui traînent depuis l'ouverture des chambres sont nés uniquement et exclusivement des dernières circonstances, de la dernière crise dénouée par l'avénement du ministère du 14 décembre 1877. Ils ont eu pour objet d'atteindre rétrospectivement le 16 mai dans ses œuvres de répression, de restreindre ou de préciser des prérogatives de gouvernement dont des politiques hardis ont abusé et auraient pu encore plus abuser. On s'est donné le plaisir de mettre nos droits sous la sauvegarde de textes nouveaux! Parlons cependant en toute franchise et sans illusion. Que s'est-on proposé? On a voulu surtout, c'est bien clair, se précautionner contre des velléités de coups d'état en enlevant d'avance à toute pensée de dictature l'instrument commode de l'état de siége, d'un état de siége légal. Eh bien! croit-on sérieusement que le jour où il y aurait au pouvoir un homme, des hommes capables de méditer et de tenter des coups d'état, résolus en d'autres termes à se mettre au-dessus de toutes les garanties légales et constitutionnelles, croit-on que ces hommes se laisseraient arrêter par une loi de plus? Des lois, il y en a toujours la veille des coups d'état, et il n'y en a plus le lendemain, il n'y a plus que la toute-puissance des vainqueurs! Ce serait trop naïf de se fier à ces moyens platoniques de préservation qui n'ont jamais rien préservé. La loi votée par la chambre des députés et portée au sénat risquerait donc de n'être qu'une faible ressource défensive pour les grandes circonstances, pour ces cas exceptionnels où les attentats de la force sont possibles. Sous ce rapport, elle ressemblerait à une précaution ingénue; mais l'utilité réelle, l'intérêt d'opportunité immédiate qu'elle peut avoir dans les circonstances heureusement ordinaires où nous vivons, c'est de dissiper des doutes qui ont pu s'élever, qui ont peut-être encouragé en certains momens de périlleuses tentations. On a pu entrevoir le rôle qu'ont eu dans les dernières crises ces questions d'interprétation des droits du pouvoir exécutif. Personne n'ignore que, si M. le président de la république a pu parfois se méprendre sur l'étendue de ses prérogatives et se laisser troubler par des équivoques, il a mis aussi son honneur à s'arrêter là où il a vu clairement la limite de son autorité légale. C'est justement à préciser cette limite, à

dissiper toutes les obscurités que la loi nouvelle peut servir, et elle n'a certes rien d'extrême, rien que des esprits modérés aient à désavouer. L'assemblée la plus conservatrice n'a point certes à craindre de voter une loi de ce genre telle que le gouvernement la présente, surtout lorsque ce vote confiant doit avoir pour conséquence heureuse de simplifier les rapports des deux chambres, de dégager la situation, d'affermir un ministère d'apaisement et en un mot d'en finir avec ce règlement de comptes d'une période de troubles.

Ce que le sénat aurait de mieux à faire, et il serait positivement dans son vrai rôle, ce serait de donner l'exemple de la modération, même au besoin des concessions opportunes, à la chambre des députés, qui a de son côté quelque peine à se coordonner, à régler sa marche et à se mettre aux affaires sérieuses. Elle ne manque pas sans doute d'une certaine bonne volonté, cette chambre tumultueuse et novice. Elle écoute au besoin les sages paroles de M. le ministre de l'intérieur, qui s'étudiait récemment à mettre en relief le caractère conservateur de la république et du gouvernement. Elle semble assez souvent chercher sa voie et les occupations utiles. Malheureusement elle a toutes les susceptibilités de la prépotence, la confusion des pouvoirs inexpérimentés, et elle s'échauffe stérilement à la tâche aussi ingrate qu'irritante de ces interminables invalidations qu'elle poursuit sans paraître se rendre compte du précédent redoutable qu'elle crée. Après quatre mois, elle en est encore à examiner et à casser des élections. Elle n'aura pas fini son travail avant sa séparation prochaine du mois d'avril. Elle crée des catégories d'ajournés, d'invalidés, elle a ses commissaires aux enquêtes, commissaires à Versailles et commissaires en voyage. L'autre jour, M. Gambetta répondait avec impatience à un député pressé de connaître son sort que la chambre n'avait pas le temps, qu'elle ne pouvait se détourner d'une discussion des plus graves et des plus intéressantes qui se trouvait engagée. C'était vrai; mais à qui la responsabilité de ces diversions stériles, de ces débats tumultueux et souvent injurieux qui ne laissent pas même le temps de se donner avec suite aux affaires et les plus pressantes? Si la chambre veut montrer que nous sommes décidément rentrés dans une voie régulière, elle doit y songer. On ne peut pas lui demander de laisser absolument de côté la politique, la politique est partout; mais il y a tout un travail auquel elle doit se mettre sans plus de retard, il y a des affaires d'un ordre pratique, financier, qu'elle ne peut plus laisser en suspens. Tandis que le sénat va expédier sans doute le budget général des dépenses publiques, il y a le budget des recettes qui attend encore à la porte de la chambre. M. le ministre des finances demandait récemment de la manière la plus pressante qu'on en finît; il démontrait les inconvéniens de ces lenteurs, de ces ajournemens incessans. Nous touchons à la fin

du troisième mois de l'année, et on n'a pas réussi encore à sortir des douzièmes provisoires. Comment veut-on répandre partout le sentiment d'un régime régulier et stable lorsqu'on a l'air de retenir le budget par défiance, lorsqu'on se traîne dans la routine des douzièmes provisoires, lorsqu'on donne soi-même l'exemple des procédés d'une vie instable et précaire? On s'expose à ce que des plaisans de la chambre disent qu'on n'a que des douzièmes de sécurité et des douzièmes de confiance!

La chambre elle-même ne peut que gagner en crédit, en autorité, à se tourner vers les affaires sérieuses, vers les débats profitables qui n'ont pas peut-être l'attrait des représentations de gala parlementaire où l'on échange plus d'injures que de raisons, mais qui ont un bien autre intérêt, comme on vient de le voir par cette discussion récemment engagée et encore inachevée sur les chemins de fer. Là les hostilités des partis sont un moment suspendues, les passions n'ont que faire et sont obligées d'avouer leur incompétence; il n'y a de place que pour l'étude, pour la science, pour l'analyse des intérêts les plus divers et les plus compliqués. M. Rouher n'est plus le ministre de l'empire soulevant des orages comme il y a quelques semaines, il reparaît en homme pratique depuis longtemps versé dans ces affaires de chemins de fer, habile à les manier et à les exposer. M. Keller oppose aux entreprises nouvelles les charges d'une situation financière qui, sans avoir rien de sombre et de menaçant, a cependant sa gravité et mérite une attention prévoyante. Des hommes moins connus et d'opinions diverses, M. Allain-Targé, M. René Brice, M. Cherpin, intéressent par des discours sérieux et étudiés. M. le ministre des travaux publics n'a pas encore parlé, il a été obligé par sa santé à demander une trêve de quelques jours; mais il défendra sûrement ses idées, son système en ingénieur entendu et habile. Il s'agit, on le sait, de l'exécution de tout un plan où M. le ministre des travaux publics a besoin de la collaboration de M. le ministre des finances. Le projet dont la discussion est en ce moment engagée consiste dans la combinaison de deux choses : un système de rachat par l'état d'un certain nombre de chemins de fer en détresse dans l'ouest et le sud-ouest, dans la Vendée, dans les Charentes, et un emprunt de 500 millions qui serait réalisé par une émission de 3 pour 100 amortissable en soixante-quinze ans.

Rien n'est plus réellement intéressant, plus sérieusement instructif qu'un tel débat qui soulève les questions les plus graves et les plus pratiques, celle du rachat et de l'exploitation des chemins de fer par l'état, celle des tarifs et des relations de l'état avec les compagnies existantes, celle du complément de nos lignes ferrées, celle des moyens financiers exigés par le nouveau système de M. de Freycinet. Dès ce moment, on peut entrevoir que la chambre est certainement

portée à soutenir de ses sympathies M. le ministre des travaux publics, et en même temps qu'elle aura de la peine à se laisser gagner absolument à des projets dont la conséquence serait d'étendre et d'aggraver les interventions de l'état. Sur ce point, elle sera rétive et elle aura raison. Ce que sera le vote définitif du parlement, on ne le sait pas encore, on ne le sait pas même pour la chambre des députés et à plus forte raison pour le sénat; mais à part les questions de système et les combinaisons pratiques, immédiates, que l'état présent de quelques chemins de fer peut réclamer, il y a, ce nous semble, une considération qui a une importance de premier ordre et qui devrait peut-être tout dominer aujourd'hui. Que l'emprunt de 500 millions, derrière lequel on aperçoit déjà d'autres emprunts possibles, que cette première opération de crédit puisse être réalisée sans difficulté, sans embarras à l'heure qu'il est, cela n'est point douteux. Le crédit de la France, sans être inépuisable comme on se plaît à le dire quelquefois, est assez puissant pour suffire à bien des nécessités. D'un autre côté cependant il n'est pas moins certain que le tableau assez sévèrement tracé par M. Keller n'est point sans exactitude, qu'il y a dans le budget, sans parler de la dette perpétuelle, bien des annuités de diverses origines affectées à des dettes amortissables de différente nature, que l'extrême limite des impôts possibles est à peu près atteinte, que l'élasticité des revenus existans n'est pas indéfinie, et que, tout compte fait, il reste peu de réserve pour parer à l'imprévu. C'est là justement la question. Quelque utilité qu'il puisse y avoir dans le développement de notre système de chemins de fer ou dans des mesures partielles de préservation à l'égard de certaines lignes, quelque facilité que doive rencontrer un emprunt, le moment est-il bien choisi? L'état présent du monde n'est-il pas de nature à inspirer des préoccupations que M. le ministre des affaires étrangères ne désavouerait pas, et que M. le ministre des finances lui-même partagerait? N'y a-t-il pas la plus simple prévoyance à éviter d'épuiser ou de trop engager les ressources publiques, à rester en mesure de suffire à tout, même à tout ce qu'on ne peut ni pressentir ni définir?

Voilà, dira-t-on, l'exposition qui va bientôt s'ouvrir, elle est un gage de paix, elle nous laisse toute liberté de songer à nos chemins de fer et à nos canaux. Oui, sans doute, l'exposition s'ouvrira dans quelques semaines, elle attirera tous les curieux de l'univers; elle ne sera pas troublée par les coups de canon, comme on s'est plu à le dire avec une ironie lugubre, et l'Allemagne elle-même, après avoir refusé jusqu'ici d'y paraître, semble avoir réfléchi : elle ne s'abstient plus, elle sera représentée à l'exposition des beaux-arts, où elle enverra ses plus beaux ouvrages, sauf les tableaux militaires. Ainsi vient de le décider l'empereur Guillaume. Tout cela est au mieux; mais rien ne peut faire

que les choses ne soient pas ce qu'elles sont, et, tandis que nous parlons de paix et de chemins de fer, un empire chancelle, près de disparaître à l'orient, une puissance formidable couronnée par la victoire s'élève au nord, l'inquiétude est dans les chancelleries comme dans les parlemens de l'Europe, et l'on négocie en demandant des crédits militaires à Vienne comme à Londres. La paix imposée par la Russie à la Porte, sans être un mystère, reste au moins un grand objet d'incertitude, de contestation, pour ne pas dire de trouble universel, et on ne sait encore au juste quand le congrès sera réuni ni même s'il se réunira décidément, ni sur quels points précis il aura à délibérer, ni quelles seront les limites de sa juridiction et de son autorité!

C'est une situation des plus graves, qui tient dans une attente inquiète l'Europe tout entière et à laquelle la France ne peut pas être plus indifférente que les autres puissances. La seule question qui semble tranchée jusqu'ici, au moins en théorie, c'est le choix de la ville où se réunira le congrès, s'il se réunit, et ce n'est pas sans une certaine mélancolie que l'autre jour à Londres le chancelier de l'échiquier parlait de toutes les phases par lesquelles est passé ce choix laborieux, qui s'est égaré successivement sur Vienne, sur Bade, pour s'arrêter définitivement sur Berlin. Un autre point semble acquis, c'est que les traités qui liaient l'Europe n'existent plus, et le chef du *foreign office* en parlait récemment à son tour d'un ton assez découragé. Lord Derby a signé l'épitaphe de ces anciennes œuvres diplomatiques. « L'état de choses prévu par ces traités, a-t-il dit mélancoliquement, a cessé d'exister,... et, si nous les prenons comme point de départ, c'est évidemment dans l'intention de nous en écarter... » Au-delà tout reste obscur, même le programme des délibérations du congrès, surtout ce programme. D'un côté, la Russie, armée du nouveau traité de paix qu'elle a conquis, a certainement l'ambition d'en maintenir l'intégrité, tout au moins les traits essentiels, et de ne livrer à la diplomatie que quelques points partiels qui sont censés intéresser l'Europe. D'un autre côté, l'Angleterre et probablement aussi l'Autriche entendent que l'œuvre tout entière soit soumise au congrès. Que sortira-t-il de ces négociations qui ne sont encore qu'un préliminaire? Au milieu de ces complications, quel sera le rôle de la France? Quelle position peut-elle prendre et garder? Il serait vraiment assez inutile de se mettre l'esprit à la torture pour imaginer des combinaisons et des tactiques. La France n'a tout simplement qu'à accepter et à jouer son rôle de puissance neutre et désintéressée sans aucune affectation. Elle ne peut s'abstenir complétement parce qu'elle a été mêlée jusqu'ici à toutes les négociations, et parce qu'elle ne peut rester étrangère à de si grands événemens. Ceux qui lui proposent de faire de l'abstention absolue un système, de se retrancher dans son isolement, de refuser en un mot de paraître dans un congrès, ceux-là ne

réfléchissent pas que ce qu'ils proposent est la politique la plus délicate, la plus dangereuse. Par le fait c'est une sorte de sécession, une sorte de rupture sous forme d'abdication qui peut avoir les plus graves conséquences. A-t-on calculé les suites d'une telle politique? Sans aller jusque-là, la France n'a qu'à accepter son rôle d'impartialité dans des négociations dont elle n'est pas chargée de garantir le succès et à suivre des événemens dont elle n'a pas la mission de dire le dernier mot.

CH. DE MAZADE.

Pensées of Joubert, selected and translated, with the original french appended, by Henry Attwell. London 1877. Macmillan.

Ce n'est pas aux lecteurs de la *Revue* qu'il faut rappeler le nom de Joubert, comme celui de l'un des écrivains les plus profonds et les plus ingénieux du commencement de notre siècle. On sait que ses *Pensées,* qu'il n'avait jamais songé à publier, avaient été, plusieurs années après sa mort, en 1838, recueillies et imprimées, mais seulement pour un cercle intime, par un de ses illustres amis, M. de Chateaubriand. Sainte-Beuve, toujours curieux des nouveautés littéraires, eut connaissance de ce premier recueil; il en parla et il en donna de nombreux extraits dans la *Revue,* et il exprima le vœu qu'une nouvelle édition vînt mettre ces précieux fragmens à la disposition du public. Un neveu de Joubert, Paul de Raynal, reprit les manuscrits, compléta et mit dans un ordre meilleur les *Pensées;* il y ajouta ce qu'il put réunir de la correspondance, et fit précéder la nouvelle édition publiée en 1842 d'une notice qui fut remarquée. Depuis cette époque, après la mort de M. Paul de Raynal, des éditions nouvelles ont successivement paru avec quelques additions. Les *Pensées* sont bien vite devenues comme une monnaie courante dont se sont servis les esprits d'élite de notre temps, et, par une bonne fortune que n'avait pu prévoir son auteur, ce livre posthume, où s'unissent tant d'élévation, tant de finesse d'observation et tant de délicatesse de style, a pris rang au nombre des classiques et a rencontré, même hors de France, de fervens et sympathiques admirateurs. La traduction dont nous voulons ici dire un mot en est une preuve. Un littérateur anglais distingué, M. Henry Attwell, qui dirige près de Londres une grande institution d'enseignement supérieur, *the Nassau school,* a conçu pour Joubert une de ces admirations dont nous parlions tout à l'heure. Il a consacré ses loisirs à traduire une partie des *Pensées,* et il a voulu publier sa traduction, tout à la fois comme une lecture utile et charmante, et pour faire partager à ses compatriotes son culte pour un auteur favori. Il est assurément en Angleterre le plus fervent, mais il n'est pas le seul admirateur de Joubert. Déjà M. Ludlow, dans un essai sur les auteurs de *Pensées,* inséré au *Macmillan's Magazine,* après avoir dit que « jeter les yeux

sur les *Pensées* de Joubert c'était se donner le spectacle d'un écrin de diamans, » en avait présenté quelques échantillons à ses lecteurs, et M. Matthew Arnold en avait aussi inséré quelques extraits dans son *Essay on criticism*. Joubert n'était donc pas inconnu en Angleterre. Déjà, depuis la publication de M. Henry Attwell, des recueils littéraires ont appelé l'attention du public anglais sur Joubert et sur son traducteur.

Tous ceux qui sont familiers avec le style de Joubert comprendront aisément les difficultés que présentait une pareille tentative. M. Attwell reconnaît lui-même que, par la différence même des deux langues, certaines pensées, et nous pourrions dire des meilleures, sont restées rebelles à ses efforts, et qu'il a dû renoncer à les reproduire, et dans quelques-unes mêmes de celles qu'il a traduites, il reconnaît aussi, et il est facile de s'en convaincre, que sa langue n'a pu lui fournir des équivalens capables de répondre à la portée exacte des mots français. Mais enfin l'épreuve, quelle qu'en fût la difficulté, a été souvent surmontée de la manière la plus heureuse, et ce qui prouve que les pensées de Joubert, qui semblent puiser une partie de leur valeur dans l'exquise ciselure du style, ont cependant un fonds solide de vérité et de nouveauté qui les soutient, qui survit même dans une langue étrangère, c'est que la plupart d'entre elles conservent en anglais la plus grande partie de leur prix. Il n'a pas paru sans intérêt de signaler ici un fait qui prouve la sympathie qu'inspire en Angleterre notre littérature et l'estime accordée à un écrivain que la *Revue* a eu l'heureuse fortune, parmi tant d'autres révélations du même genre, de faire connaître la première à ses lecteurs. L. DE RAYNAL.

Reise in der egyptischen Aequatorial-Provinz und in Kordofan, von Ernst Marno. — Wien 1878. A. Hölder.

En 1874, le colonel Gordon, chargé par le khédive de continuer l'expédition d'abord confiée à sir Samuel Baker, avait fait demander à la Société de géographie de Vienne un naturaliste qui pût l'accompagner dans son voyage aux grands lacs. La Société fit choix pour cette mission de M. Ernest Marno, déjà connu par son exploration du Soudan, et M. Marno partit de Vienne le 13 octobre, muni de fonds suffisans, que la Société de géographie et le gouvernement autrichien avaient mis à sa disposition. Arrivé à Souakin le 31 octobre, il se rendit d'abord à Khartoum, d'où un petit bateau à vapeur le conduisit à Ladô, quartier-général de Gordon-pacha. Ladô, dans le district de Bari, sur la rive gauche du Bahr-el-Djebel, a remplacé Ismaïlia (Gondokoro) comme station principale et siége du gouvernement de la province équatoriale, parce que Gondokoro est devenu inhabitable depuis que le cours du Bahr-el-Djebel s'est déplacé vers l'ouest. Le bras du fleuve qui baigne

la rive escarpée sur laquelle est bâti Gondokoro n'est plus, à certaines époques, qu'un marais plein de miasmes, tandis que l'ancien bras secondaire, qui est séparé du premier par une île, est devenu le bras principal. La difficulté de trouver des porteurs et des soldats d'escorte empêcha M. Marno de continuer son voyage, comme il l'avait espéré, jusqu'aux grands lacs. Gordon l'ayant abandonné à Ladô, il fut très heureux de pouvoir profiter de l'offre du colonel Long de l'emmener avec lui aux *seribas* de Morou, de Moundo et de Makraka, dans le pays des Niam-Niam. Partis de Ladô le 31 janvier, les voyageurs furent de retour vers le milieu du mois de mars, et le 22 avril M. Marno se retrouva à Khartoum, d'où il entreprit encore une excursion à Kordofan. Au commencement de novembre, il fut de retour à Khartoum, et au mois de mai 1876 il put s'embarquer pour l'Europe. C'est le récit de ces voyages qui forme la matière d'un beau volume, accompagné de cartes et orné de nombreuses gravures, qui vient d'être publié sous les auspices de l'Académie des sciences de Vienne.

On trouve dans l'ouvrage de M. Marno non-seulement d'intéressans détails sur ses itinéraires, mais encore des renseignemens ethnographiques d'une grande valeur, des séries d'observations météorologiques et astronomiques, des vocabulaires, et une curieuse collection de fables qui ont cours dans le Soudan, et que M. Marno paraît avoir recueillies le premier. Dans ces fables, c'est toujours, sous le nom d'*Aboul-Hosseïn*, maître renard qui joue le principal rôle, et ses victimes sont tour à tour l'hyène, le crocodile, l'autruche et même le lion; quant au fond, la parenté de ces contes populaires avec ceux des peuples âryens est assez frappante. Comme on le voit, les matériaux que le voyageur autrichien a rapportés de son second séjour en Afrique sont de nature très variée, et ils ajouteront quelque chose à notre connaissance des pays équatoriaux.

---

1. *L'Afrique et la Conférence géographique de Bruxelles*, par M. Émile Banning, 2e édition. Bruxelles 1878. — II. *L'Afrique centrale et la Conférence géographique de Bruxelles*, par M. Émile de Laveleye. Bruxelles 1878. Muquardt.

Au mois de septembre 1876 s'est réunie à Bruxelles, sous la présidence du roi des Belges, une conférence internationale appelée à délibérer sur les misères de la « terre de servitude » et sur les moyens les plus propres à ouvrir le continent africain à la civilisation. Les travaux de cette conférence ont été exposés ici même par M. Émile de Laveleye, dans une intéressante étude que nous retrouvons en tête d'un volume récemment publié qui porte le même titre, et qui renferme en outre la traduction d'une série de lettres de M. Stanley adressées au *Daily Telegraph*, ainsi qu'une notice de M. E. Bujac intitulée *les Égyptiens dans l'Afrique équatoriale*, où sont relatées les expéditions des colonels

Gordon, Purdy, Chaillé-Long, etc., entreprises en vue d'étendre la domination du khédive sur les pays situés au sud de l'Égypte. De son côté, M. E. Banning, l'un des secrétaires de la conférence, vient de faire paraître une nouvelle édition, revue et augmentée, ornée de cartes et de planches, du livre qu'il avait consacré à cette œuvre humanitaire. L'expérience d'une année a suffi pour démontrer que les doutes et les craintes qui avaient accueilli les débuts de « l'Association internationale pour réprimer la traite et ouvrir l'Afrique centrale » n'avaient aucun fondement. Comme le dit avec raison M. Banning, l'idée était venue à son heure; elle est tombée dans un milieu merveilleusement préparé à la recevoir, tout disposé à la faire fructifier. L'attention publique est en éveil, et ne se laisse plus détourner de cet objet, même par les plus graves événemens.

Il ne s'agit pas seulement d'un immense effort à faire en commun pour arriver à l'abolition définitive de la traite, qui, d'après une évaluation du supérieur de la mission catholique de Bagamoyo, inflige encore aujourd'hui aux populations africaines une perte annuelle d'un million d'âmes; il ne s'agit pas seulement de faire participer ces pays si peuplés aux bienfaits de la civilisation, on a compris aussi qu'il y avait là une vaste arène ouverte aux colons européens. « Il faut, dit M. Banning, au torrent qui entraîne les sociétés modernes un lit plus large... Le nouveau monde ne suffit plus à absorber des forces que l'étendue du globe entier ne sera pas trop pour équilibrer. » Enfin l'intérieur de l'Afrique ne pouvait manquer de séduire le zèle religieux des missionnaires anglais, et déjà quatre ou cinq missions protestantes viennent d'être fondées sur les bords des grands lacs équatoriaux; plus d'un million de francs a été recueilli à cet effet par des souscriptions.

Ajoutons que le comité exécutif de l'Association internationale s'est occupé l'année dernière d'organiser une expédition chargée d'établir, à partir de la côte orientale, un certain nombre de « stations scientifiques et hospitalières, » et d'entreprendre ensuite un voyage d'exploration dans l'intérieur du continent. Deux stations gratuites sont dès à présent à la disposition du comité : c'est d'abord, à Zanzibar, l'agence de MM. Roux de Fraissinet et Cie, puis, dans l'Ouniamuési, l'établissement de M. Philippe Broyon, — un Suisse qui a épousé la fille d'un des rois du pays; on espère qu'on aura sans difficulté une troisième station gratuite sur la côte, et pour les autres qu'il y aura lieu d'établir sur les bords du Tanganyka, etc., on dispose de fonds très suffisans dont le comité exécutif est autorisé à faire l'usage qui lui paraîtra le meilleur. Ainsi tout se réunit pour faire espérer que l'œuvre inaugurée, il y a deux ans, ne sera pas stérile.

R.

Le directeur-gérant, C. Buloz.

o-
é,
re
et
re.
es
le
un
e à
é à
en
lus

un
va-
ige
un
ays
l y
dit
lus
'é-
té-
les
en-
lus
ns.
'est
r, à
ues
ion
sent
de
nent
rois
tion
r les
e co-
eur.
y a